



OSSERVATORIO NAZIONALE  
INFRASTRUTTURE, SICUREZZA  
E MOBILITA' PER LE 2 RUOTE

# **Infrastrutture e politiche di incentivazione per moto e biciclette nei comuni capoluogo italiani Report 2024**



CONFINDUSTRIA ANCMA  
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori



**LEGAMBIENTE**

In collaborazione con:

**AMBIENTEITALIA**  
*we know green*

Rapporto a cura di:

Marina Trentin, Jacopo Conti (Ambiente Italia srl)

Hanno collaborato:

Michele Moretti, Piero Nigrelli (Confindustria ANCMA), Mirko Laurenti (Legambiente)

## INTRODUZIONE

Il monitoraggio sulle infrastrutture e le politiche di incentivazione per moto e biciclette nei comuni capoluogo italiani è un'iniziativa di Confindustria ANCMA e Legambiente in collaborazione con Ambiente Italia, giunta ormai alla sua nona edizione, che si pone l'obiettivo di realizzare una fotografia dello stato di fatto della mobilità a due ruote a livello nazionale.

Questo Osservatorio si propone quindi di diventare uno strumento di analisi dello stato dell'arte della mobilità a due ruote, facilitando il confronto tra le politiche di mobilità dei comuni italiani, fornendo l'opportunità di proporre in modo mirato azioni di miglioramento delle condizioni attuali innescando un meccanismo virtuoso di comparazione e scambio di buone pratiche tra le città italiane.

A questo scopo, Confindustria ANCMA e Legambiente hanno realizzato un apposito questionario, in collaborazione con Ambiente Italia, che si focalizza sulla mobilità e sulle infrastrutture per biciclette e motocicli, che viene inviato ai 107 comuni capoluogo italiani.

Le informazioni raccolte in questo modo si basano quindi su dati comunali prevalentemente relativi all'anno 2023 e riguardano sette differenti aree tematiche:

- Accessibilità delle ZTL per le due ruote a motore
- Accessibilità delle corsie e dei mezzi del trasporto pubblico per le due ruote
- Disponibilità di parcheggi per le due ruote
- Sharing mobility
- Miglioramento della sicurezza per le due ruote
- Incentivi e campagne per la diffusione delle due ruote
- Ricarica dei veicoli elettrici

## LA RACCOLTA DATI

Il questionario somministrato alle 107 città capoluogo di provincia, ha dimostrato una buona capacità di risposta in questa nona edizione: 94 comuni hanno risposto al questionario 2024 (con dati aggiornati al 2023), con 87 schede complete e 7 parziali. Per 7 comuni sono disponibili i dati dell'edizione 2023, per Macerata sono disponibili i dati del 2022. Per le città di Foggia, Matera, Potenza, Sassari e Urbino non sono disponibili dati recenti e pertanto non sono incluse nel report. Singoli dati mancanti sono stati recuperati dalle edizioni precedenti fino al 2021.

Tab 1. Anno di compilazione questionario

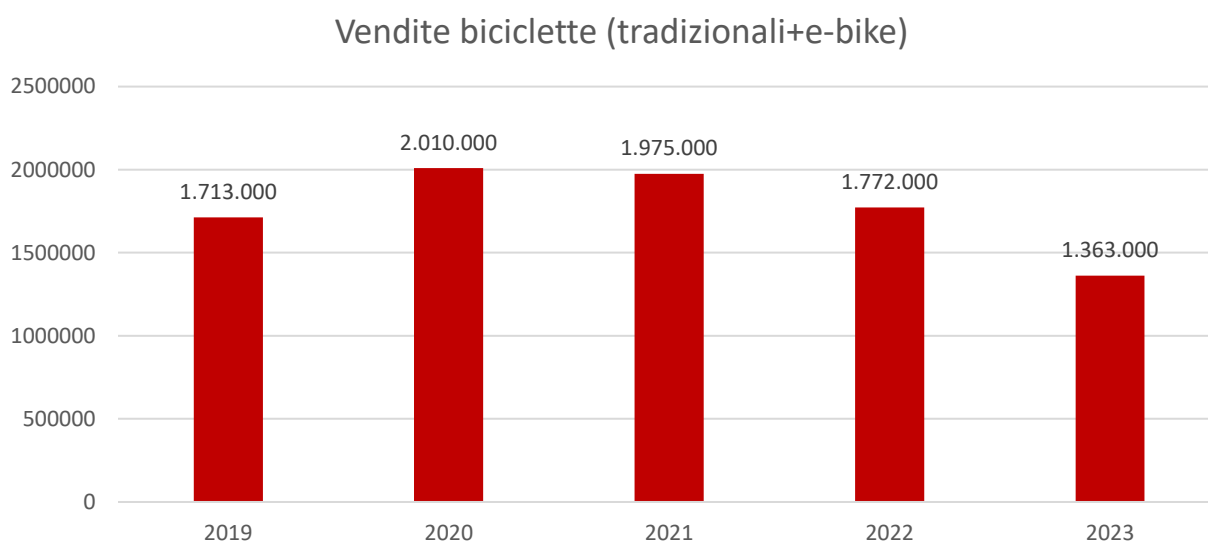
dati aggiornati a Edizione 2024				dati 2023	dati 2022
Alessandria	Firenze	Pisa	Verona	Agrigento	Macerata
Ancona	Forlì	Pistoia	Vibo Valentia*	Campobasso	
Aosta	Genova	Pordenone	Vicenza	Como	
Arezzo	Gorizia	Prato	Viterbo	Frosinone	
Ascoli Piceno	Grosseto	Ragusa		Lodi	
Asti	Imperia	Ravenna		Massa	
Avellino	Isernia	Reggio Calabria		Nuoro	
Bari	La Spezia	Reggio Emilia			
Belluno	L'Aquila	Rieti			
Benevento	Latina	Rimini			
Bergamo	Lecce	Roma			
Biella	Lecco*	Rovigo*			
Bologna	Livorno	Salerno			
Bolzano	Lucca	Savona*			
Brescia	Mantova	Siena			
Brindisi	Messina	Siracusa			
Cagliari	Milano	Sondrio			
Caltanissetta	Modena	Taranto			
Caserta	Monza	Teramo			
Catania	Napoli	Terni			
Catanzaro	Novara	Torino			
Cesena	Oristano	Trapani			
Chieti	Padova	Trento			
Cosenza*	Palermo	Treviso			
Cremona	Parma	Trieste			
Crotone*	Pavia	Udine			
Cuneo	Perugia	Varese			
Enna	Pesaro	Venezia			
Fermo	Pescara	Verbania			
Ferrara	Piacenza*	Vercelli			

\*questionario compilato parzialmente

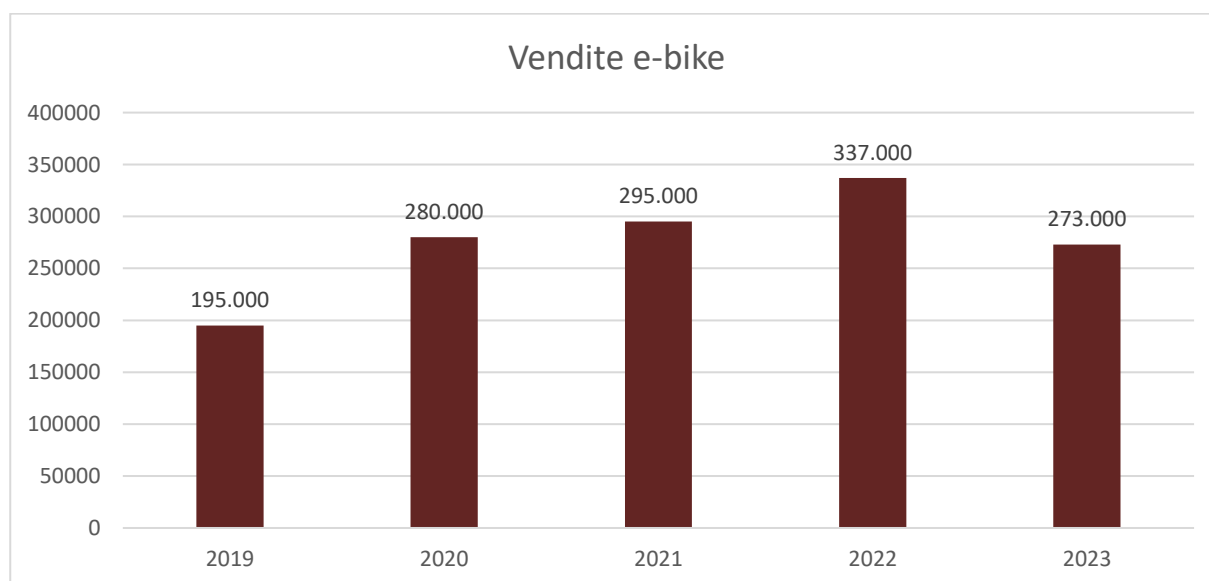
# BICICLETTE

## Vendite di biciclette

Secondo i dati ANCMA, nel 2022 sono state vendute in Italia circa 1.363.000 milioni di biciclette - di cui 273.000 e-bike pari al 20% del totale (era il 19% nel 2022), quest'anno per la prima volta segnando calo.



Graf 1. Numero di biciclette vendute in Italia (tradizionali+e-bike)



Graf 2. Numero di E-bike vendute in Italia

## **Spostamenti urbani**

Secondo gli ultimi dati disponibili sulle tipologie di mezzi utilizzati per gli spostamenti urbani, nel 2023, per quanto riguarda il trasporto pubblico, la media del modal share è risultata essere in salita, raggiungendo l'8,6%, in netto miglioramento rispetto al 2020 (5,4%), ma non ancora ritornata ai livelli pre-pandemici (10,8% nel 2019)

Cala però complessivamente la mobilità dolce: gli spostamenti a piedi registrano infatti una media del 18,6%, in leggero aumento rispetto al 2022 (18,0%), ma in complessivo calo rispetto ai 22,7% del 2021 e quasi 11 punti percentuali in meno rispetto al picco del 29% verificatosi nell'anno dell'emergenza Covid; gli spostamenti in bicicletta e con soluzioni di micromobilità si attestano al 3,9%, subendo un leggero calo dopo due anni di stabilità al 4,1%. L'uso della moto nel 2023 rappresenta il 4,2% degli spostamenti, in salita se confrontato con il 2,8% del 2020, ma stabile rispetto al 4,1% del 2022.

L'automobile conferma la sua posizione dominante nelle preferenze modali degli italiani, con un livello di utilizzo pari al 64,7%, circa 2 punti in più del livello pre-Covid e 1,6% rispetto al 2022.

Il quadro della mobilità sostenibile (piedi, bici, micromobilità e mezzi pubblici) resta quindi preoccupante: solo il 31,1% degli spostamenti è a basso impatto, anche se è da sottolineare che nel 2023 si registra il primo aumento da un anno all'altro (+0,6%) dal picco raggiunto nell'anno del COVID (38,2% nel 2020). È rilevante inoltre sottolineare come questo dato non mostri chiari trend di crescita dal 2000 ad oggi, anche pre-pandemia.<sup>1</sup>

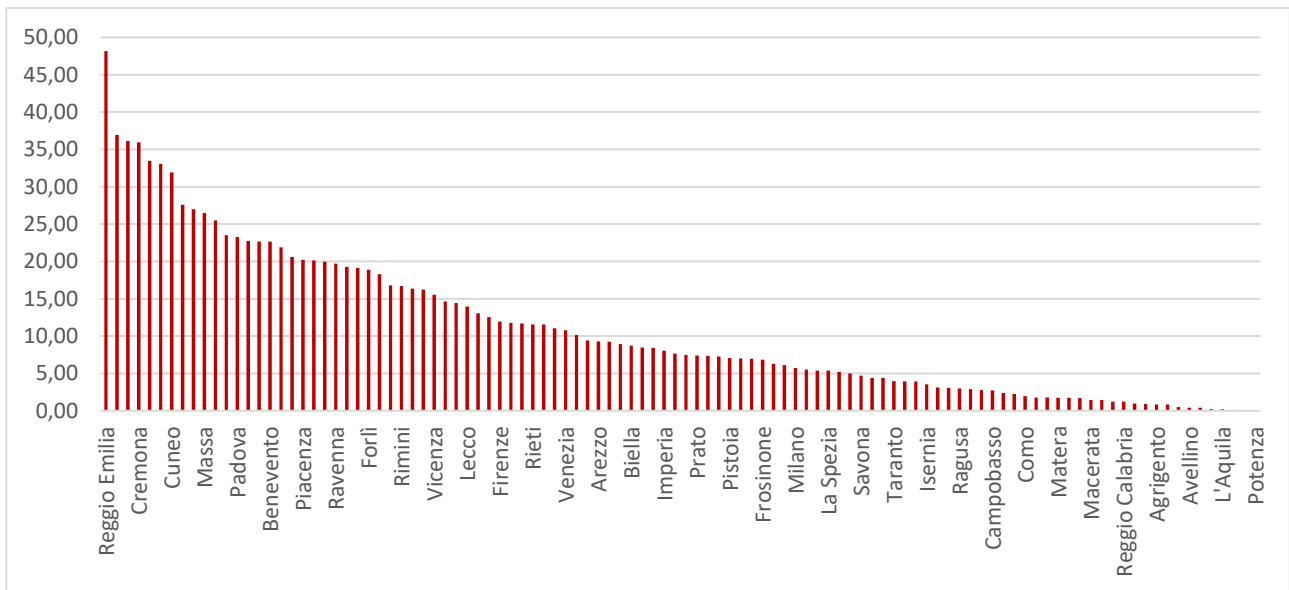
## **Infrastrutturazione a supporto della ciclabilità**

Per quanto riguarda l'infrastrutturazione a supporto della ciclabilità, il rapporto Ecosistema Urbano utilizza un indice sintetico in cui vengono considerati alcuni tra i principali accorgimenti di *traffic calming* e di protezione delle utenze deboli della strada: i km di piste ciclabili in sede propria, i km di piste ciclabili in corsia riservata, i km di piste su marciapiede, i km di piste promiscue bici/pedoni e le zone con moderazione di velocità a 20 e 30 km/h. Sono inoltre considerate le piste nel verde (ovvero quei percorsi che non corrono lungo la carreggiata stradale, ad esempio i percorsi nei parchi, lungo i fiumi, le strade bianche, etc.) al fine di poter meglio distinguere le piste con un uso urbano e quotidiano da quelle più strettamente ricreative. Queste informazioni, opportunamente pesate, concorrono a formare l'indice di "metri equivalenti" di percorsi ciclabili ogni 100 abitanti.

Nel 2023, Reggio Emilia registra il valore più alto, raggiungendo 48,14 metri equivalenti/100 abitanti. Seguono Cosenza, con 36,93 metri equivalenti/100 abitanti e Lodi con 36,11 metri equivalenti/100 abitanti. Nel 2023 le città che superano i 10 metri equivalenti/100 abitanti sono 44, cinque in più rispetto al 2022 e al 2021. Dall'altro lato della graduatoria, scende da 17 a 12 il numero di città con una disponibilità di rete ciclabile inferiore a 1 metro eq/100 ab, 2 delle quali non segnalano nessun tipo di infrastruttura dedicata alla ciclabilità. Nel complesso dei capoluoghi esaminati, la media continua a salire, passando da 10,49 metri equivalenti/100 abitanti nel 2022 a 11,02 metri equivalenti nel 2023.

---

<sup>1</sup> 21° Rapporto "Audimob" sulla mobilità degli italiani. ISFORT, 2024



Graf 3. Infrastrutturazione per ciclabilità (metri equivalenti/100 abitanti)

Top 5		Ultime 5	
Reggio Emilia	48,14	Avellino	0,40
Cosenza	36,93	Napoli	0,39
Lodi	36,11	Salerno	0,22
Cremona	35,92	L'Aquila	0,20
Cesena	33,46	Vibo Valentia	0,12

### Accessibilità delle corsie e dei mezzi del trasporto pubblico

L'accesso delle biciclette alle corsie di trasporto pubblico è generalmente più diffuso rispetto a quello concesso ai ciclomotori e ai motocicli. L'accesso alle biciclette è infatti permesso in tutte le corsie riservate di 21 città (28,4% dei rispondenti che dichiarano corsie preferenziali) e in modo parziale in altri 19 comuni (25,7%) per un totale di 54,1%. Decisamente più alta, pari al 63,3%, la percentuale di comuni in cui è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici. Nel 30,6% dei casi, tuttavia, il trasporto è consentito solo con bici pieghevoli.

Nel corso del 2023 Ferrara e Torino hanno deliberato per consentire il trasporto delle bici sui mezzi pubblici. Oristano e Salerno hanno invece deliberato di consentire il trasporto di bici pieghevoli nei prossimi tre anni.

Tab 2. Sintesi accesso bici a corsie riservate e trasporto sui mezzi pubblici

Città	Accesso corsie mezzi pubblici				Trasporto bici su mezzi pubblici		
	tutte	alcune	nessuna	no corsie	sì	solo se pieghevoli	no
Agrigento			X		X		
Alessandria				X			X
Ancona			X			X	

Aosta					X	X		
Arezzo				X				X
Ascoli Piceno				X		X		
Asti				X				X
Avellino				X		X		
Bari				X				X
Belluno	X					X		
Benevento						X		X
Bergamo	X					X		
Biella					X	X		
Bologna				X				X
Bolzano					X			X
Brescia	X						X	

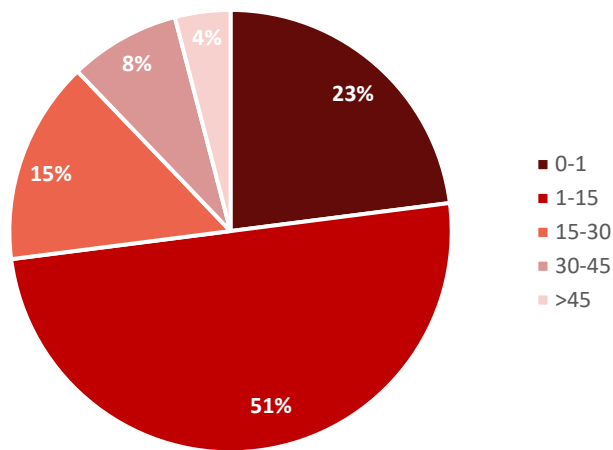
Brindisi				X			X
Cagliari			X		X		
Caltanissetta				X			
Campobasso			X				X
Caserta			X				X
Catania		X					X
Catanzaro			X				X
Cesena	X					X	
Chieti							X
Como		X			X		
Cremona	X					X	
Crotone				X			X
Cuneo	X				X		
Enna			X				X
Fermo				X	X		
Ferrara		X			X		
Firenze		X			X		
Forlì	X						X
Genova			X			X	
Gorizia			X				X
Grosseto			X			X	
Imperia	X				X		
Isernia				X	X		
La Spezia			X				X
L'Aquila							X
Latina				X		X	
Lecce		X				X	
Lecco				X			X
Livorno	X					X	
Lodi				X		X	
Lucca				X			X
Macerata				X	X		
Mantova	X					X	
Massa				X			X
Messina			X				X
Milano		X			X		
Modena		X			X		
Monza			X			X	
Napoli			X		X		
Novara	X						X
Nuoro				X			X
Oristano				X			X
Padova	X					X	
Palermo		X					X

Parma	X					X		
Pavia			X				X	
Perugia				X		X		
Pesaro	X							X
Pescara			X				X	
Pisa				X			X	
Pistoia				X			X	
Pordenone					X		X	
Prato				X		X		
Ragusa					X			X
Ravenna			X				X	
Reggio Calabria			X					X
Reggio Emilia	X					X		
Rieti					X		X	
Rimini			X				X	
Roma				X		X		
Rovigo					X			X
Salerno				X			X	
Savona				X				X
Siena				X				X
Siracusa			X				X	
Sondrio					X			X
Taranto	X							X
Teramo					X	X		
Terni				X		X		
Torino	X						X	
Trapani				X				X
Trento			X			X		
Treviso	X						X	
Trieste			X				X	
Udine	X					X		
Varese	X					X		
Venezia	X						X	
Verbania					X			X
Vercelli				X			X	
Verona			X			X		
Vibo Valentia					X	X		
Vicenza			X				X	
Viterbo					X	X		

## Disponibilità di parcheggi

Forniscono informazioni sul numero di parcheggi per le biciclette il 69% dei 107 comuni oggetto della ricerca. Confrontando il numero di stalli con il numero di abitanti di ciascuna città, risulta che il 23% delle città possiede circa 1 parcheggio bici ogni 1000 abitanti. Il 51% delle città ha un numero di stalli che varia tra 1 e 15 stalli/1000 abitanti, mentre le città con il maggior numero di stalli (più di 45 stalli ogni 1000 abitanti) sono solo il 4% del totale dei rispondenti.

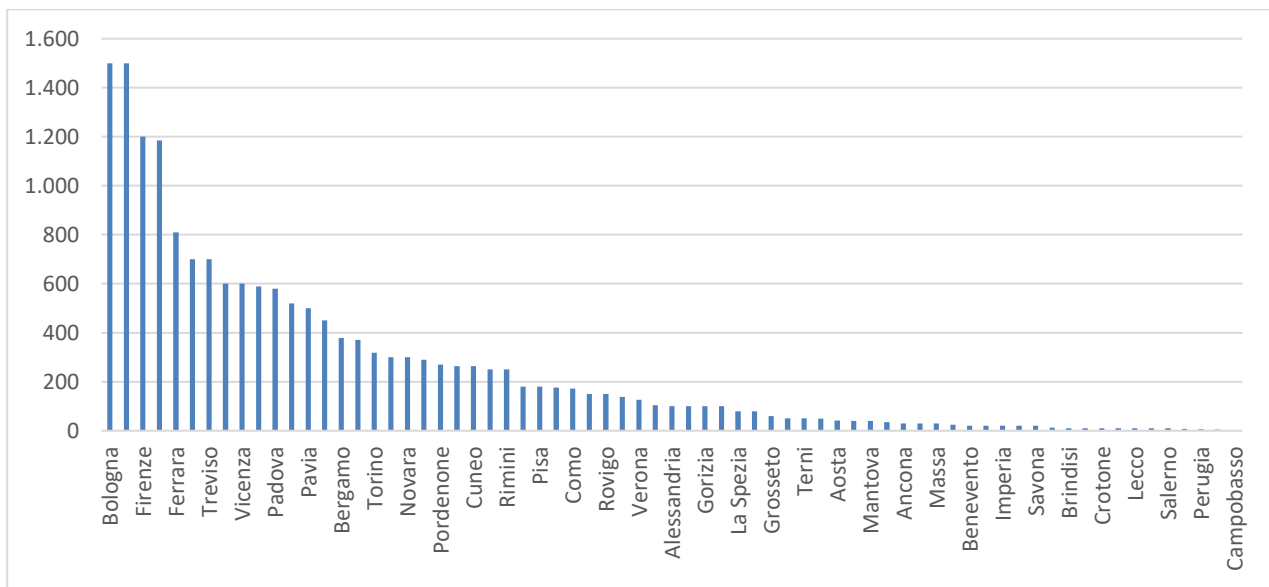




**Graf 4. Disponibilità (%) di parcheggi per biciclette/1000 abitanti**

L'85,6% dei comuni ha allestito postazioni di interscambio bici in tutte (64,9%) o almeno una stazione ferroviaria, mentre il 15,5% ne è ancora sprovvisto. L'82% dei comuni ha fornito informazioni sul numero di postazioni disponibili presso scuole e università (dato in aumento rispetto al 76% del 2022), tra questi il 36,8% dichiara di avere allestito almeno una postazione in tutte le stazioni, mentre il 47,1% solo in alcune strutture.

Nel 2023, 31 comuni hanno deliberato la realizzazione di nuovi parcheggi per le biciclette nei prossimi 3 anni per un aumento stimato di almeno 4.300 stalli complessivi.



**Graf 5. Parcheggi interscambio biciclette presso stazioni ferroviarie – numero di posti disponibili**

Top 5		Ultime 5	
Bologna	1.500	Salerno	10
Milano	1.500	Verbania	8
Firenze	1.200	Perugia	6

Venezia	1.185	Isernia	5
Ferrara	810	Campobasso	1

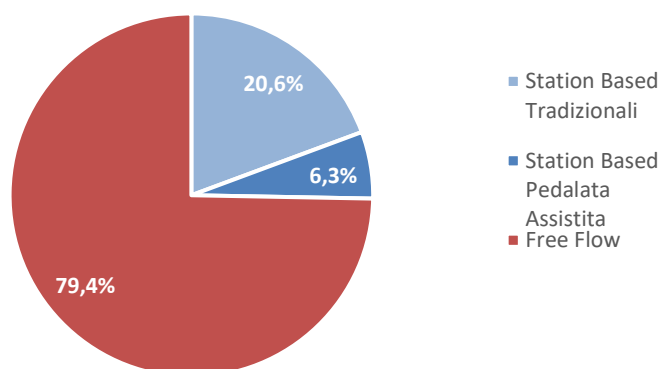
### Sharing mobility

Secondo i dati rilevati nell' "Ottavo Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility"<sup>2</sup> nel 2023 i livelli di utilizzo dei servizi di sharing (carsharing, scootersharing, bikesharing, monopattino-sharing) restano stabili, dopo due anni di forte crescita post-pandemia. I viaggi realizzati in sharing mobility nel corso del 2023 sono aumentati di meno del 5% rispetto al 2022 e del 81% rispetto al 2019. La flotta complessiva di veicoli in sharing è in calo rispetto al 2022, in particolare arrivando a un parco disponibile di 92.000 mezzi (-19% rispetto al 2022). I servizi sono ripartiti sul territorio nazionale rispettivamente tra bici (42,2% della flotta), monopattini (43,6%), scooter (5,6%) e auto (8,6%). Resta stabilmente in testa la diffusione dei servizi di monopattino-sharing, che nel 2023 ha rappresentato il 48,4% dei 50,8 milioni di noleggi totali fatti in Italia, seguita da bici (30,6%), auto (12,1%) e scooter (8,9%).

Secondo i dati raccolti dall'Ottava edizione di Focus 2Ruote, nel corso del 2023, 15 comuni hanno deliberato o previsto nuovi bandi per la condivisione dei veicoli, sia per rinnovare servizi esistenti che per individuare nuovi operatori. I bandi, che possono interessare una o più di una categoria di mezzi, in 11 casi hanno riguardato servizi di monopattini in sharing, in 11 casi biciclette elettriche o muscolari. in 1 caso scooter e in 2 casi servizi di Car Sharing.

### Bike sharing

Secondo i dati del Focus2R aggiornati a fine 2023, il numero complessivo di bici in sharing a stazione fissa è di 11.395 di cui 2.679 a pedalata assistita e 8.716 tradizionali, rispettivamente in variazione del -16,6% e del +4,3% rispetto al 2022. La modalità *free flow* continua a crescere anche quest'anno, con una disponibilità di biciclette è 33.754, in aumento del 30,9% rispetto al dato registrato nel 2022. Il numero complessivo di bici registrate si attesta quindi nel 2023 a un totale di 45.049 veicoli, in aumento rispetto ai 38.803 del 2022.



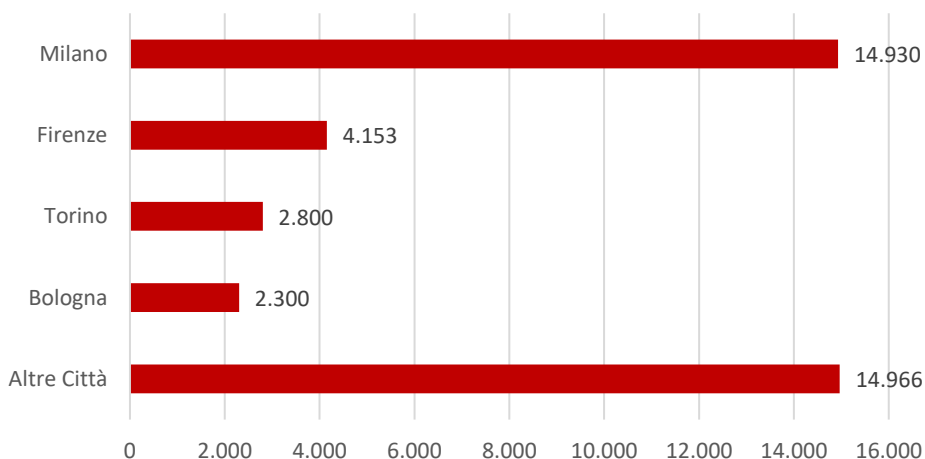
<sup>2</sup> Ottavo Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility. Fondazione per lo sviluppo sostenibile, 2024

**Graf 6. Presenza totale veicoli bike sharing nelle città**

Top 5		Ultime 5	
Milano	14.930	Livorno	21
Firenze	4.153	Vibo Valentia	20
Torino	2.800	Massa	15
Bologna	2.300	Gorizia	7
Padova	1.769	Avellino	5

I grandi comuni sono quelli dove il servizio station-based e free-floating sono maggiormente diffusi in valori assoluti: le prime posizioni sono ricoperte da Milano, dove sono presenti 14.930 biciclette, 4.153 a Firenze e 2.800 a Torino, seguite da Bologna (2.300 biciclette) e Padova (1.769). Queste cinque città contano, da sole, il 66,2% della flotta complessivamente disponibile in tutti i capoluoghi. Tra le prime dieci città con il maggior numero di biciclette, figurano tre città del Nord Ovest (Milano, Torino, Bergamo), due del Nord Est (Padova, Venezia), quattro del centro Italia (Firenze, Bologna, Rimini e Pisa) e una città del sud (Palermo).

**Flotte di biciclette in sharing**

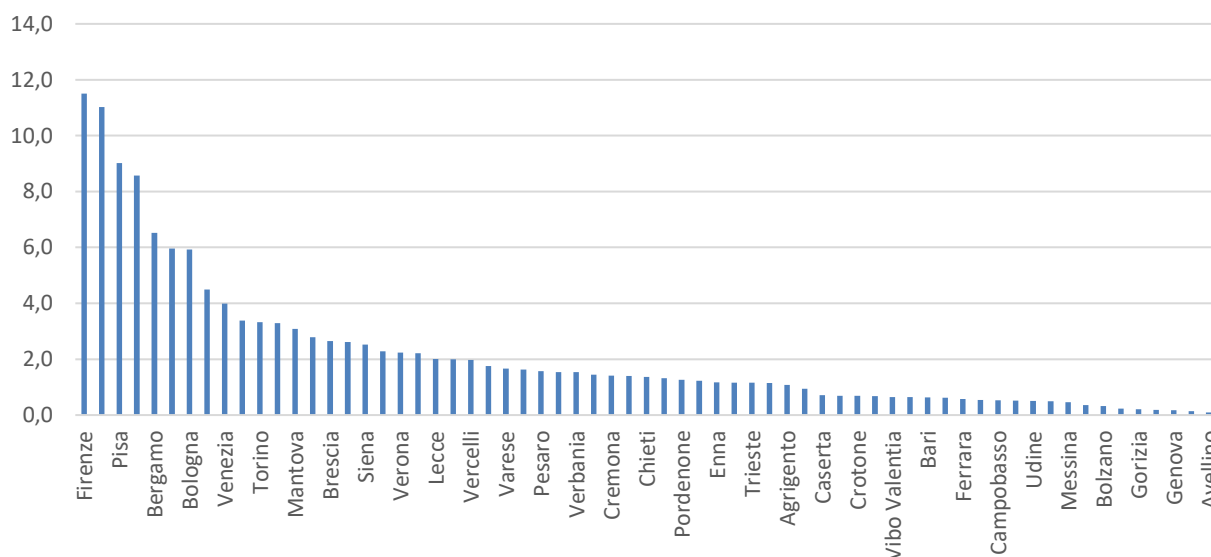


**Graf 7. Numero di biciclette in sharing**

Complessivamente, 38 città hanno un servizio di bike sharing con più di 100 biciclette (6 in più rispetto al 2022, dieci in più rispetto al 2021), mentre sono 33 le città con più di 1.000 abbonati. Le biciclette delle flotte *free-flow* sono ormai quasi il triplo rispetto a quelle disponibili nei servizi con stazioni: 33.754 le *free-flow* contro 11.395 delle stazioni fisse. Firenze, Milano, Pisa, Padova, Bergamo, Rimini e Bologna superano una disponibilità media di 5 biciclette ogni 1.000 abitanti, mentre ad Avellino, Genova, Livorno e Perugia sono meno di 0,2 biciclette ogni 1.000 abitanti. Se invece consideriamo il numero di abbonati ogni 1.000 abitanti, al vertice della classifica troviamo

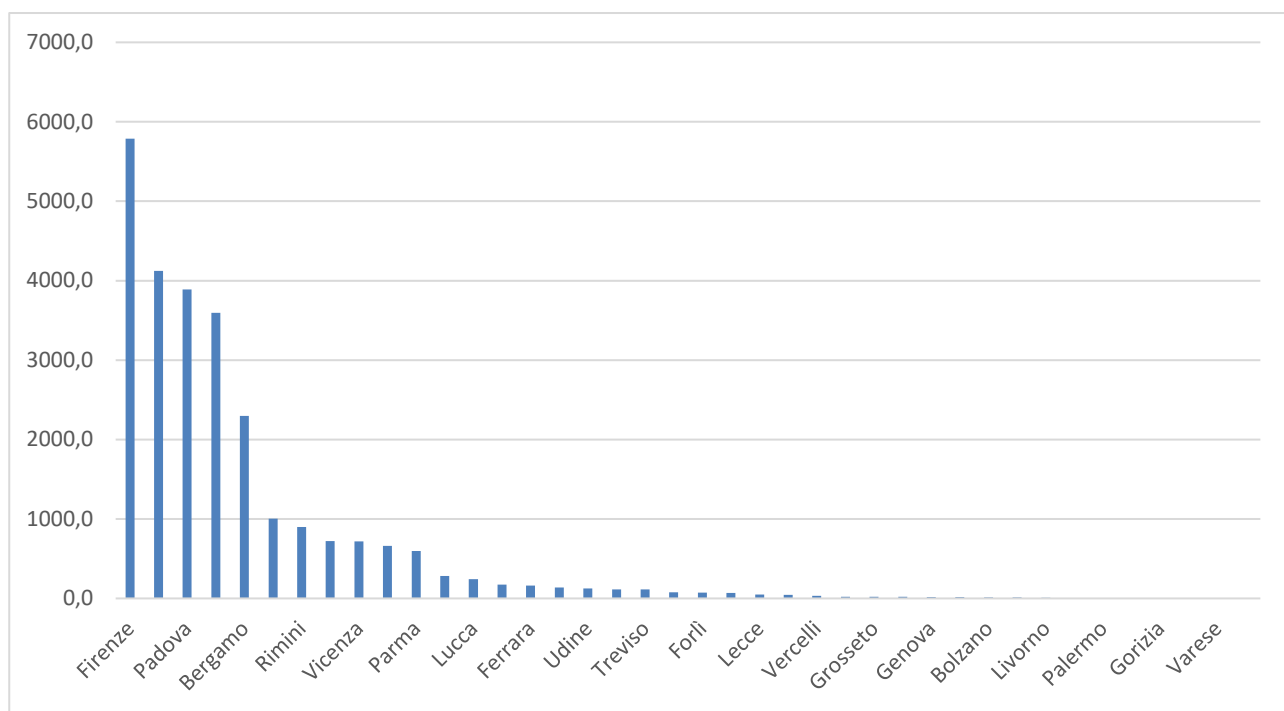
Rimini, Firenze, Lecce, La Spezia e Padova, mentre in coda alla classifica con meno di 1 abbonato ogni 1.000 abitanti abbiamo Livorno, Frosinone e Genova.

Tra le città con il maggior numero di prelievi troviamo Milano, con oltre 5 milioni di prelievi, Firenze, Bologna e Roma, che superano 2 milione di prelievi, seguite da Brescia e Padova. Il numero di prelievi totali annui aumenta del 12% rispetto all'anno precedente. Tra il 2021 e il 2022 il totale dei prelievi effettuati è stata infatti di oltre 12,5 milioni. In particolare, l'incremento maggiore è stato riscontrato nei prelievi di mezzi free flow, che sono passati da 6,7 milioni a 8,4 milioni (+27%)



**Graf 8. Bike sharing – numero di biciclette (station-based + free floating)/1.000 abitanti**

Top 5		Ultime 5	
Firenze	11,5	Gorizia	0,2
Milano	11,0	Perugia	0,2
Pisa	9,0	Genova	0,2
Padova	8,6	Livorno	0,1
Bergamo	6,5	Avellino	0,1

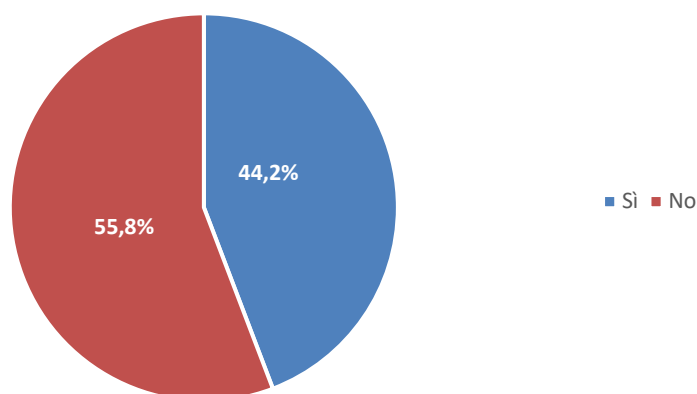


**Graf 9. Bike sharing – numero prelievi/1.000 abitanti**

Top 5		Ultime 5	
Firenze	5.787,3	Roma	2,2
Milano	4.123,3	Gorizia	2,1
Padova	3.889,8	Pavia	1,9
Brescia	3.595,4	Varese	1,7
Bergamo	2.297,5	Frosinone	1,2

### Sharing di monopattini elettrici

Nel 2023 il 44,2% tra le città che hanno fornito una risposta dichiara di avere un servizio di sharing di monopattini elettrici: si tratta di un servizio fortemente concentrato in poche grandi città: Roma registra il maggior numero di veicoli (13.500) e di prelievi annui (7.459.498), seguita da Milano (5.250 veicoli e 2.833.306 prelievi annui), e da Torino e Palermo con 3.500 veicoli disponibili (non forniscono dati sul numero di prelievi annui).



Graf 10. Monopattino sharing – presenza del servizio di sharing

### Miglioramento della sicurezza

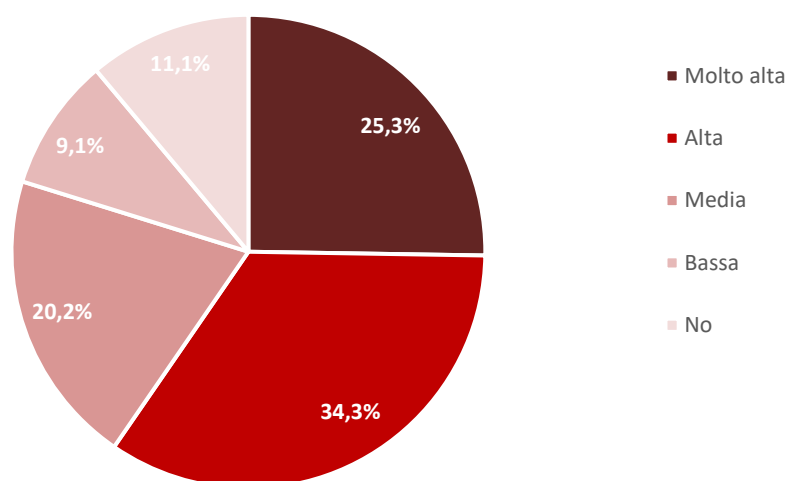
Nel 2023 si stabilizzano il numero di incidenti stradali in crescita dopo il calo avvenuto 2020 dovuto alle restrizioni legate al COVID. Nel 2023 si registra un lieve incremento dello 0,4% del numero complessivo di incidenti con lesioni (ma in calo del 3,2% rispetto al 2019). I numeri delle vittime scendono (-120 rispetto al 2022) con un tasso di mortalità (numero decessi ogni 100 incidenti) che dall'1,9 del 2022 passa a 1,8.

Gli incidenti stradali e i loro effetti di lesività interessano soprattutto le auto e i quadricicli (60,0 % di feriti e il 55,5% dei morti complessivi) e ciclomotori e motocicli (25,7% dei feriti e 27,6% dei morti). Gli incidenti con lesioni a persone che coinvolgono biciclette (muscolari ed elettriche) sono stati 17.031 (5,6% del totale degli incidenti), in cui sono morte 218 persone (7,2% dei morti in strada) e ne sono state ferite 16.456 (7,3% del totale). Per quanto riguarda i monopattini elettrici, questi hanno rappresentato l'1,1% degli incidenti totali, registrando 3.377 incidenti (circa 300 in più rispetto al 2022) con 3.377 feriti (1,5% del totale) e 21 morti (0,7% del totale)<sup>3</sup>. Infine, i pedoni deceduti nel 2023 sono stati 485, numero rimasto identico al valore 2022<sup>4</sup>.

Quanto alle politiche locali per promuovere la sicurezza nella mobilità a due ruote, si registra da parte di molte pubbliche amministrazioni attenzione non ancora prioritaria rispetto alla sicurezza della circolazione delle bici nei due principali strumenti di pianificazione della mobilità urbana: il Piano Urbano della Mobilità (PUM) e il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). Il 25,3% dei comuni considera il miglioramento della sicurezza delle biciclette una priorità molto alta, il 34,3% una priorità alta, mentre il 29,3% considera questo tema una priorità medio-bassa. L'11,1% dei rispondenti dichiara invece di non aver inserito il tema della sicurezza delle biciclette negli strumenti di pianificazione locali.

<sup>3</sup> Elaborazione dati ACI-ISTAT 2023

<sup>4</sup> 21° Rapporto "Audimob" sulla mobilità degli italiani. Isfort, 2024



**Graf 11. Priorità data alla sicurezza della circolazione delle bici negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana**

Per quanto riguarda invece lo sviluppo di misure in grado di contrastare i furti di biciclette, un sistema di marchiatura e registrazione antifurto promosso o patrocinato dall'amministrazione comunale è disponibile nel 25% delle 89 città che hanno fornito una informazione su questo tema.

**Tab 3. Tabella di sintesi della priorità data alla sicurezza della circolazione delle biciclette negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana**

Città	PUM-PGTU Priorità Sicurezza Bici				
	Molto alta	Alta	Media	Bassa	No
Agrigento				X	
Alessandria		X			
Ancona					X
Aosta		X			
Arezzo		X			
Ascoli Piceno	X				
Asti				X	
Avellino					X
Bari		X			
Belluno		X			
Benevento				X	
Bergamo	X				
Biella				X	
Bologna	X				
Bolzano	X				
Brescia	X				
Brindisi		X			
Cagliari		X			
Caltanissetta			X		
Campobasso		X			
Caserta					X
Catania		X			
Catanzaro			X		

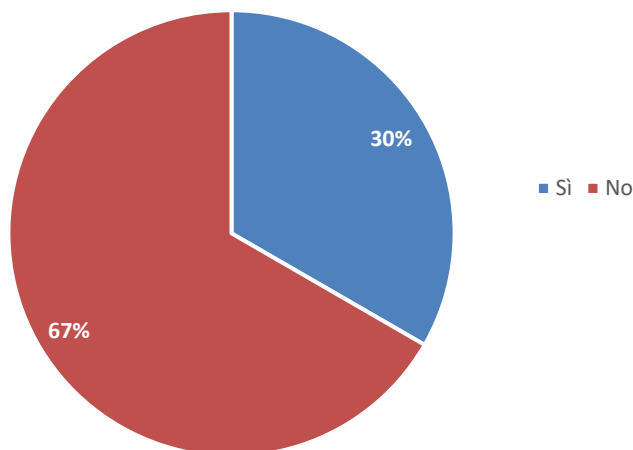
Cesena			X		
Chieti					X
Como			X		
Cremona			X		
Crotone					X
Cuneo			X		
Enna					X
Fermo					X
Ferrara	X				
Firenze	X				
Forlì			X		
Frosinone		X			
Genova			X		
Gorizia					X
Grosseto	X				
Imperia	X				
Isernia					X
La Spezia		X			
L'Aquila			X		
Latina			X		
Lecce	X				
Lecco	X				
Livorno		X			
Lodi					
Lucca			X		
Macerata					X
Mantova		X			
Massa		X			

Messina		X			
Milano			X		
Modena	X				
Monza		X			
Napoli		X			
Novara		X			
Nuoro			X		
Oristano		X			
Padova		X			
Palermo	X				
Parma	X				
Pavia				X	
Perugia	X				
Pesaro	X				
Pescara			X		
Piacenza		X			
Pisa		X			
Pistoia	X				
Pordenone		X			
Prato		X			
Ragusa			X		
Ravenna	X				
Reggio Calabria		X			
Reggio Emilia	X				
Rieti					X

Rimini	X				
Roma		x			
Rovigo			X		
Salerno		X			
Savona					X
Siena			X		
Siracusa		X			
Sondrio		X			
Taranto	X				
Teramo			X		
Terni		X			
Torino		X			
Trapani					X
Trento	X				
Treviso		X			
Trieste	X				
Udine					X
Varese	X				
Venezia		X			
Verbania					
Vercelli			X		
Verona	X				
Vibo Valentia			X		
Vicenza		X			
Viterbo					X

### Incentivazione della diffusione delle biciclette

Per quanto riguarda l'incentivazione economica dedicata al ricambio del parco circolante ciclabile, nel triennio 2021-2023, la maggioranza delle città non ha previsto alcuna misura. Solo Bologna e L'Aquila hanno incentivato le biciclette a pedalata assistita in tutti e tre gli anni, mentre Bari, Ferrara, Genova, Parma, Teramo e Terni hanno incentivato le biciclette a pedalata assistita due anni su tre. Per quanto riguarda le biciclette tradizionali solo il 7% delle città rispondenti negli ultimi tre anni hanno approvato misure di incentivazione al ricambio del parco circolante delle biciclette tradizionali impiegando fondi anche comunali.





## **Graf 12. Incentivi ricambio parco circolante biciclette a pedalata assistita 2021-2023**

Le amministrazioni comunali che hanno approvato misure di incentivazione per programmi di “Bike to Work” (gli schemi di incentivazione economica del tragitto casa-lavoro in bicicletta con rimborso chilometrico fra i 20 e i 25 centesimi a km fino ad un massimo di 40/50 euro al mese) sono in totale 27: 13 hanno incentivato questo programma ogni anno dal 2021 al 2023 (Avellino, Bari, Bergamo, Bologna, Cesena, Cuneo, Ferrara, Forlì, Grosseto, L’Aquila, Parma, Reggio Emilia, Roma), quattro città (Lecce, Lecco, Piacenza, Sondrio) hanno avviato questo incentivo nel 2023 per la prima volta.

### **Cargo Bike e logistica di ultimo miglio**

Il settore della logistica nei centri urbani presenta delle nuove sfide in termini di mobilità sostenibile. Nel 2023, 12 amministrazioni (Bergamo, Bologna, Genova, Lecco, Lucca, Padova, Parma, Rimini, Roma, Udine, Verona, Vicenza) hanno istituito o previsto forme di incentivi per l’utilizzo di Cargo Bike nella gestione della logistica di ultimo miglio. Le misure messe in atto variano da incentivi economici per l’acquisto alla creazione di stazioni e hub dedicati alle Cargo Bike.

### **Flotte di proprietà comunale di biciclette**

Nel 2023, 64 comuni (il 62% dei rispondenti) hanno dichiarato di essere in possesso di una flotta di biciclette utilizzate per i servizi comunali, come ad esempio consegne, attività di polizia locale, trasporti leggeri (nel 2022 i comuni erano 54)

Il numero complessivo dei veicoli si attesta a 1258 veicoli (sostanzialmente invariato rispetto al 2022, +18% rispetto al 2021) di cui 363 sono biciclette a pedalata assistita. In due casi (Treviso e Ravenna) la flotta di proprietà comunale include una Cargo Bike a pedalata assistita.

### **Ricarica dei veicoli elettrici**

L’esistenza di punti di ricarica (sia pubblici che privati) accessibili alle bici a pedalata assistita non sempre è un’informazione a conoscenza delle pubbliche amministrazioni: solo il 59% dei comuni forniscono infatti una risposta. In totale, il numero di comuni che ospita dei punti di ricarica installati sul territorio sono 46, equivalente al 64% dei rispondenti. Tra questi 23 hanno meno di 10 punti di ricarica. Complessivamente sono stati censiti 1.204 punti di ricarica (stabile rispetto ai 1.220 registrati nel 2022), il 95,76% dei quali sono pubblici.

### **Principali trend**

- La disponibilità media di piste ciclabili (infrastrutturazione per ciclabilità) continua a salire anche nel 2023 e raggiunge gli 11,02 metri equivalenti/100 abitanti, rispetto ai 10,49 del 2022 e i 9,86 metri equivalenti ogni 100 abitanti del 2021. Il dato segna un +53,7% rispetto ai 7,17 metri equivalenti/100 abitanti registrati nel 2015 (primo anno di rilevazione del Focus2R).
- La possibilità di accesso delle biciclette in tutte o alcune corsie riservate ai mezzi pubblici sale al 54,1% (rispetto al 48,7% del 2022), in miglioramento rispetto al 40% del 2015.

- La percentuale di comuni in cui è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici (63,3%) è in aumento rispetto al 2022 (57,1%), e in netta crescita rispetto al 31% del 2015.
- Il numero di comuni che hanno allestito postazioni di interscambio bici in tutte o almeno in una stazione ferroviaria è in discreto aumento nel 2022 rispetto all'anno precedente, passando dall'82,8% del 2022 al 85,6% dei rispondenti nel 2023. Il dato è in netto miglioramento rispetto alle rilevazioni passate (era il 73% nel 2019 e 70% del 2015).
- Aumenta complessivamente il numero di biciclette in sharing, che passano da 38.803 a 45.049 nel 2023 (+16,1%), anche se è da sottolineare come calino le bici tradizionali a stazione fissa (-16,6%) e crescano i mezzi in *free floating* (+30,5%) La crescente popolarità dei servizi di sharing emerge anche dall'aumento nel numero complessivo di prelievi che registrano un aumento del 12% dal 2022 al 2023.
- Nel triennio 2021-2023 la maggioranza delle città non ha previsto alcuna misura di incentivazione economica dedicata al ricambio del parco circolante tradizionale: solo due comuni (Bologna e L'Aquila) hanno dichiarato di aver offerto incentivi per le bici a pedalata assistita per tutto il triennio; per quanto riguarda le bici tradizionali, solo il 7% dei rispondenti hanno approvato almeno una volta degli incentivi negli ultimi 3 anni.
- Le Cargo bike sono sempre più mezzi riconosciuti nel parco veicolare urbano. Nel 2023, 12 amministrazioni) hanno istituito o previsto forme di incentivi per l'utilizzo di Cargo Bike nella gestione della logistica di ultimo miglio. Sono inoltre due i comuni (Treviso e Ravenna) in cui la flotta di proprietà comunale include una Cargo Bike a pedalata assistita-
- La percentuale di comuni dove sono disponibili punti di ricarica elettrici delle biciclette a pedalata assistita sale 38 nel 2022 a 46 nel 2023. Complessivamente sono stati censiti 1204 punti di ricarica (stabili rispetto ai 1.220 registrati nel 2022), il 95,76% dei quali sono pubblici.
- Nel 2023 diminuisce il numero dei feriti (-6,9%) ma aumento il numero dei morti (+4,81%) in bicicletta (muscolare ed elettrica), mentre il monopattino registra un aumento sia di feriti (+15,73%) che di incidenti mortali (passati da 16 a 21), a fronte di una crescita complessiva del numero di incidenti stradali in Italia (+0,4 rispetto al 2022). Il tema della sicurezza viene affrontato con una priorità alta o molto alta solo nel 60% dei casi (era il 59% nel 2022) negli strumenti di pianificazione dei comuni, nel restante 40% la priorità è medio-bassa o nulla.

# MOTOCICLI E CICLOMOTORI

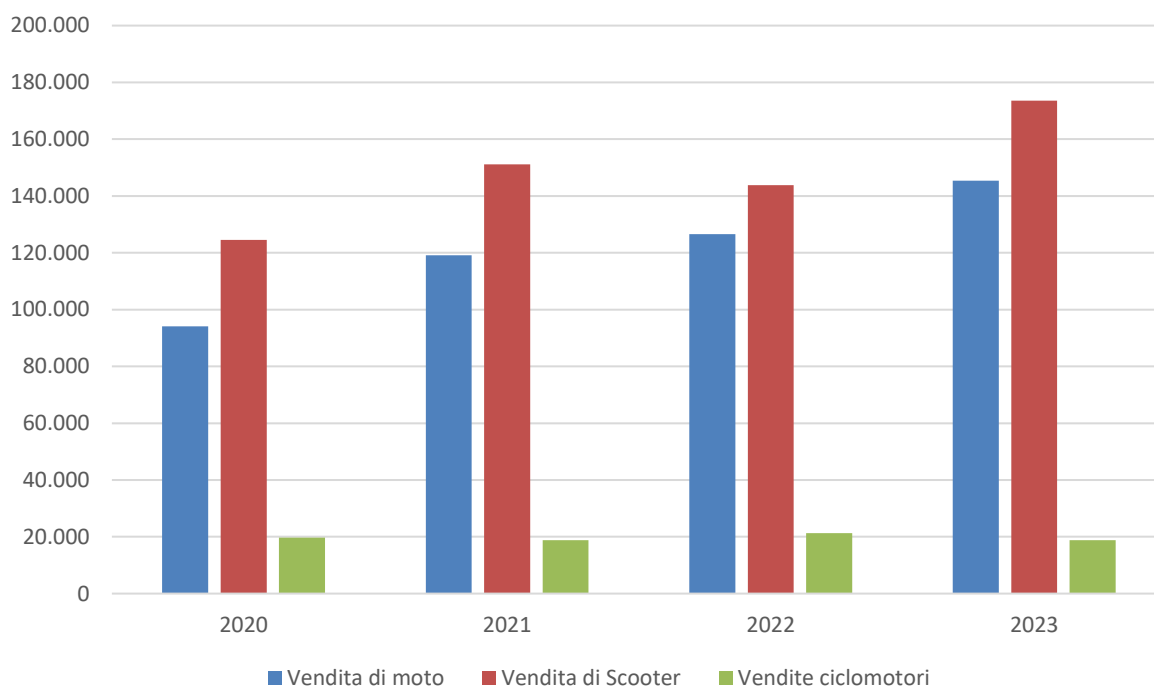
## Vendite veicoli a due ruote motorizzati

Il totale delle due ruote a motore (moto, scooter, ciclomotori 50cc) immatricolate nel 2024 è pari a **373.313** unità (+10,52% rispetto al 2023).

**Moto: 166.454**

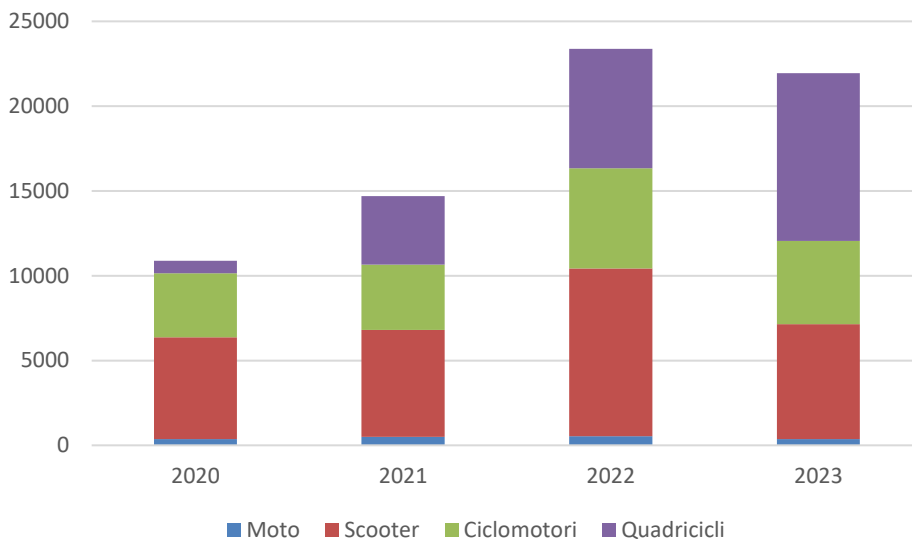
**Scooter: 173.552**

**Ciclomotori: 20.220**



**Graf 13. Vendite veicoli a due ruote**

Per quanto riguarda le vendite dei veicoli a motorizzazione elettrica, nel 2024 sono stati venduti **10.170** veicoli a due ruote (-16,08% rispetto al 2022), di cui **421** moto (+17,60%), **5.635** scooter (-17,07%), **4.114** ciclomotori (-17,14%) e **13.285** quadricicli (+34,11%).

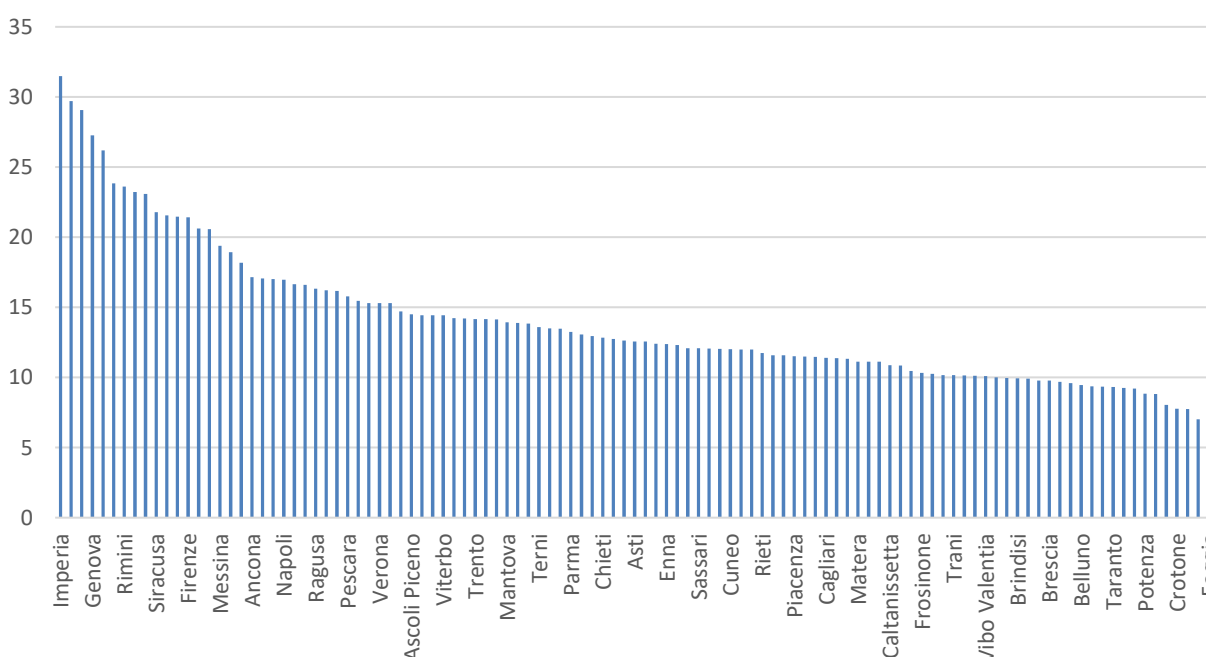


**Graf 14. Vendite veicoli a due ruote elettrici**

### Parco circolante motocicli

Per quanto concerne la diffusione di veicoli a due ruote motorizzate nei comuni capoluogo italiani, è stato utilizzato il dato pubblicato da ACI relativo ai motoveicoli circolanti.

Nel 2023 la media di motocicli ogni 100 abitanti nei comuni capoluogo è in aumento rispetto all'anno precedente, passando da 14,42 a 14,53. Il dato è aumentato gradualmente nel corso degli anni: nel 2017 si registrava una media di 12,5 motocicli ogni 100 abitanti. Imperia, Livorno, Savona, Genova e Pesaro si confermano le città con il numero di motocicli pro capite più alto, con valori superiori a 25 motocicli ogni 100 abitanti. Quindici comuni (5 in più dell'anno scorso) registrano una media superiore ai 20 motocicli/100 abitanti. Sono invece in totale 19 i comuni che non raggiungono i 10 motocicli/100 abitanti.

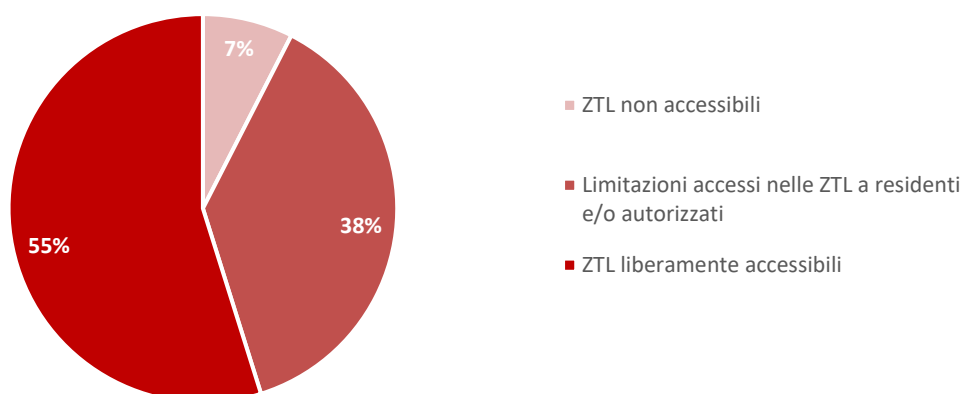


Graf 15. Motocicli circolanti – moto/100 abitanti

Top 5		Ultime 5	
Imperia	31,5	Nuoro	8,0
Livorno	29,7	Crotone	7,8
Savona	29,1	Cosenza	7,8
Genova	27,3	Venezia	7,0
Pesaro	26,2	Foggia	6,4

### Accessibilità delle ZTL

In 51 città (55% delle città rispondenti che hanno Zone a Traffico Limitato) le ZTL sono liberamente accessibili alle due ruote a motore; in 34 comuni sono previste limitazioni per i non residenti o sono richieste autorizzazioni specifiche.



Graf 16. Accesso alle ZTL

L'accesso alle ZTL è consentito, nel 70% dei comuni rispondenti che possiedono ZTL, a tutte le tipologie di motorizzazioni (Euro 0, 1, 2, 3, 4, 5, elettrici). In 17 comuni l'accesso non è consentito alle categorie Euro 0 ed Euro 1, mentre in ulteriori 4 casi l'accesso è vietato esclusivamente ai veicoli Euro 0. Da segnalare come alcuni comuni limitino il vietato accesso solo ai mesi invernali (Modena, Mantova, Pesaro e Trento) o in caso di allerte relative alla qualità dell'aria (Venezia). Nel caso de La Spezia, Lodi, Massa, Pescara e Piacenza, l'accesso è consentito esclusivamente a mezzi elettrici o Euro 4.

Nel 67% delle città rispondenti l'accesso alle ZTL è gratuito; nel 14% dei casi la gratuità è prevista soltanto per i residenti o gli autorizzati; nel 7% dei casi l'accesso è gratuito per veicoli a due ruote elettrici.

Sei comuni (Cosenza, Firenze, Genova, Milano, Parma e Roma) hanno già deliberato di introdurre nei prossimi anni nuove limitazioni alla circolazione nella ZTL solo per i veicoli a due ruote più inquinanti/obsoleti.

Tab 4. Tipologie di accesso a ZTL

Accesso ZTL					
ZTL					
1=ingresso libero					
2=limitazioni ai veicoli più inquinanti					
3=altre limitazioni					
4=ingresso vietato					
nd=non disponibile					
NO ZTL					
Agrigento	1	Grosseto	3	Ravenna	3
Alessandria	3	Imperia	1	Reggio Calabria	3
Ancona	4	Isernia	NO ZTL	Reggio Emilia	1
Aosta	3	La Spezia	1	Rieti	3
Arezzo	1	L'Aquila	No ZTL	Rimini	1
Ascoli Piceno	1	Latina	No ZTL	Roma	1
Asti	1	Lecce	1	Rovigo	3
Avellino	1	Lecco	1	Salerno	3
Bari	1	Livorno	1	Savona	1
Belluno	1	Lodi	1	Siena	1
Benevento	3	Lucca	1	Siracusa	3
Bergamo	1	Macerata	1	Sondrio	1
Biella	3	Mantova	3	Taranto	1
Bologna	1	Massa	1	Teramo	1
Bolzano	4	Messina	1	Terni	1
Brescia	1	Milano	1	Torino	1
Brindisi	1	Modena	1	Trapani	4
Cagliari	3	Monza	4	Trento	3
Caltanissetta	1	Napoli	1	Treviso	1
Campobasso	No ZTL	Novara	1	Trieste	4
Caserta	3	Nuoro	3	Udine	3
Catanzaro	1	Oristano	3	Urbino	3
Cesena	1	Padova	1	Varese	3
Chieti	1	Palermo	1	Venezia	1
Como	1	Parma	1	Verbania	3
Cremona	4	Pavia	2	Vercelli	2
Crotone	No ZTL	Perugia	1	Verona	1
Cuneo	1	Pesaro	3	Vibo Valentia	3
Enna	No ZTL	Pescara	1	Vicenza	3
Fermo	1	Piacenza	3	Viterbo	1
Ferrara	3	Pisa	1		
Firenze	1	Pistoia	1		
Forlì	1	Pordenone	1		
Genova	2	Prato	1		
Gorizia	1	Ragusa	1		

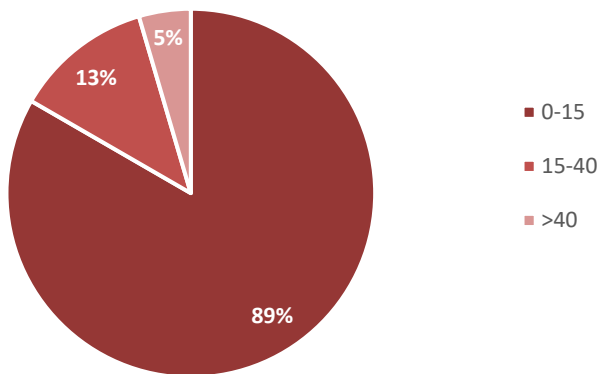
### Accessibilità delle corsie del trasporto pubblico

La possibilità per i veicoli a due ruote di accedere alle corsie riservate ai mezzi pubblici è ancora limitata, l'accesso non è infatti permesso nell'86,3% delle città che hanno risposto. Sono 5 le città in cui l'accesso è consentito in tutte o nella maggior parte delle corsie (nel caso di Parma e Torino solo per i mezzi elettrici, a Imperia solo per i veicoli termici, a Ravenna e Taranto per entrambe le categorie). L'accesso è invece consentito solo in alcune corsie a Bergamo, Bologna, Como, Padova e Pavia, che rappresentando il 6,8% delle città rispondenti.

Negli anni questo dato ha mostrato una crescita passando dall'8% delle città nel 2015 al 16% nel 2020. Nel 2023, invece, solo il 13,7% delle città permette ai veicoli a due ruote l'accesso ad alcune o tutte le corsie riservate (rispetto al 12% del 2022).

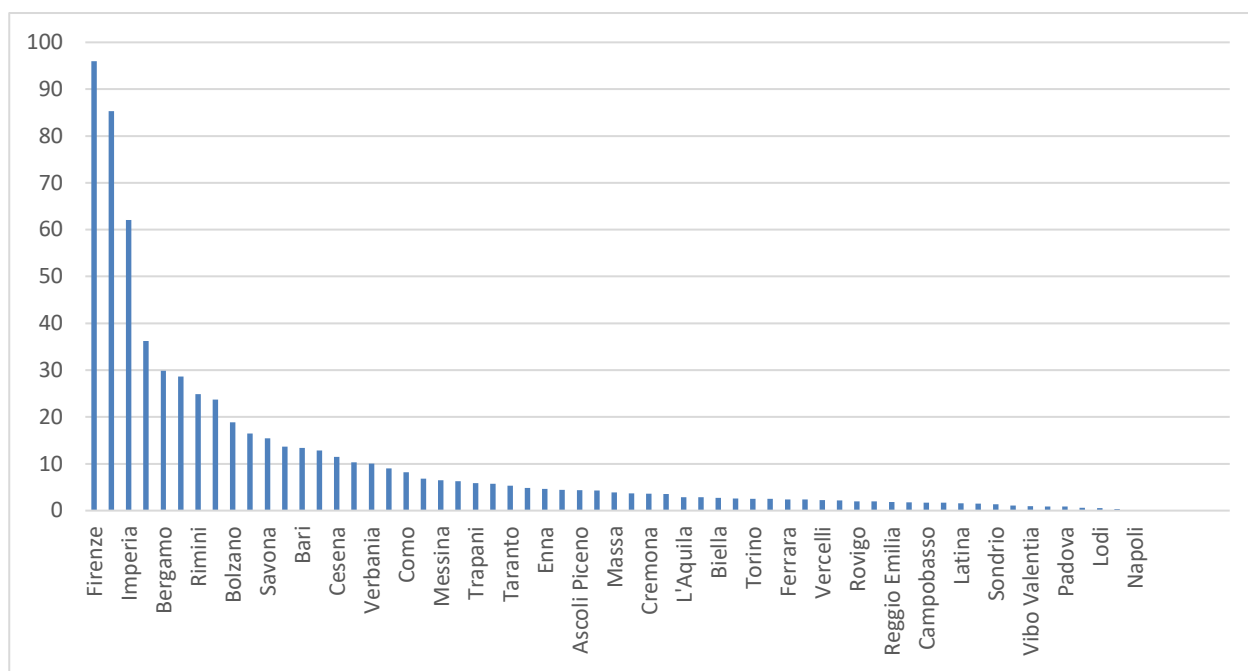
### Disponibilità di parcheggi

Forniscono informazioni sul numero di parcheggi per motocicli e ciclomotori solo il 58,8% dei rispondenti: 55 città hanno una disponibilità inferiore a 15 parcheggi ogni mille abitanti (ben 41 città non raggiungono i 5 stalli ogni 1.000 abitanti), 8 città hanno invece valori tra 15 e 40 parcheggi ogni mille abitanti, mentre soltanto in tre casi è il valore è superiore a 40.



Graf 17. Disponibilità di parcheggi per motocicli e ciclomotori (percentuale stalli/1000 ab)

Firenze si conferma la città con la maggiore disponibilità pro capite: 96 stalli ogni 1.000 abitanti, seguita da Aosta con 85 stalli ogni 1.000 abitanti, Imperia con 62 stalli/1.000 abitanti e La Spezia con 36 stalli/1.000.



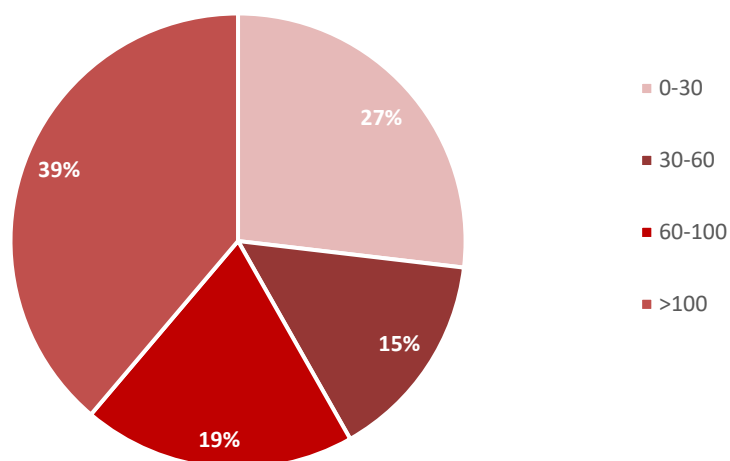
**Graf 18. Disponibilità di parcheggi per motocicli e ciclomotori - n. stalli/1.000 abitanti**

Top 5		Ultime 5	
Firenze	96,00	Padova	0,88
Aosta	85,31	Nuoro	0,59
Imperia	62,05	Lodi	0,56
La Spezia	36,19	Agrigento	0,36
Bergamo	28,61	Napoli	0,01

Nel corso del 2023, 8 comuni hanno deliberato la realizzazione di nuovi stalli o parcheggi per i veicoli motorizzati a due ruote (Bergamo, Cuneo, La Spezia, Modena, Oristano, Pisa, Trieste, Verona). Complessivamente non è possibile stimare il numero totale di parcheggi aggiuntivi previsti in quanto solo 2 comuni hanno fornito una risposta in merito.

Per avere un elemento di confronto è stata rilevata anche la disponibilità di parcheggi per auto: sul totale di risposte fornite (59,8% dei comuni presi in analisi), 18 città dichiarano di avere meno di trenta stalli ogni 1000 abitanti, 10 tra 30-60, 13 città tra 60-100 stalli; mentre 26 città possiedono oltre 100 stalli ogni 1000 abitanti.



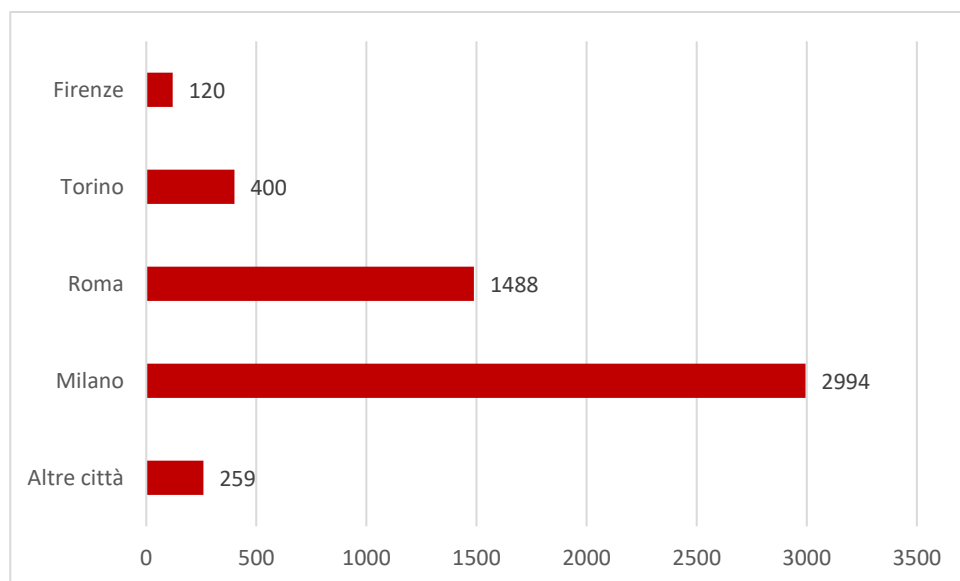


**Graf 19. Disponibilità di parcheggi per auto (percentuale stalli/1000 ab)**

### Scooter sharing

Lo sharing di moto/scooter è ancora in ritardo rispetto a quello delle biciclette. Nel 2023 scendono da 13 a 11 i comuni (Bari, Bergamo, Brescia, Cosenza, Firenze, La Spezia, Lecce, Milano, Pescara, Roma, Torino) che dichiarano di avere un servizio di scooter sharing effettivamente funzionante. In tutti i casi registrati la flotta è composta da mezzi elettrici in free flow, mentre solo in un caso (Cosenza) viene registrata in aggiunta la presenza di un servizio di sharing di mezzi a motore termico. Il totale di scooter in sharing dichiarati dalle città rispondenti è 5.261.

Le città con maggiore presenza di veicoli sono Milano (2994 mezzi), Roma (1488), Torino (400) e Firenze (120).

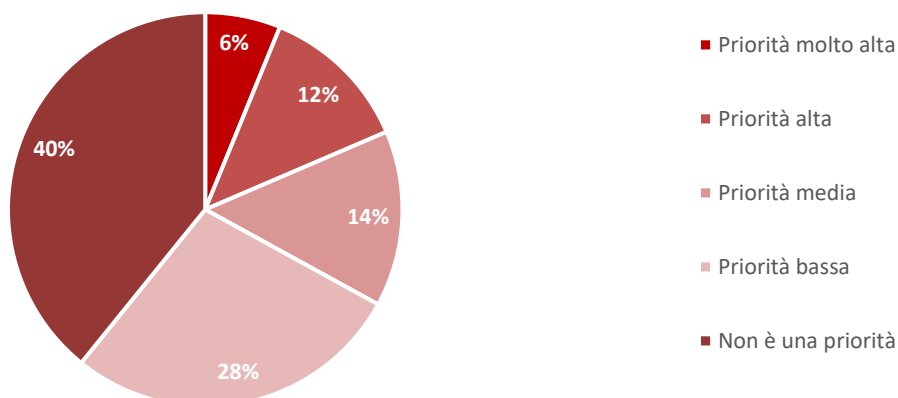


Graf 20. Disponibilità di veicoli in sharing

### Miglioramento della sicurezza

Nel 2023 si attesta il trend di crescita nel numero di incidenti stradali dopo l'interruzione nel 2020. In particolare, secondo i dati ACI/Istat, i morti in incidenti stradali che coinvolgono motocicli e ciclomotori contano un totale di 839 morti (-6,4% rispetto agli 897 del 2022) e 57.704 feriti (quasi invariato rispetto ai 57.493 del 2022).

Nel 2023, l'attivazione di specifiche misure dedicate al miglioramento della sicurezza dei veicoli motorizzati a due ruote nei due principali strumenti di pianificazione della mobilità urbana (Piano Urbano della Mobilità e Piano Generale del Traffico Urbano), continua a non sembrare uno dei temi più importanti per la maggior parte dei comuni italiani. Non è considerata una priorità dal 40% dei comuni, a cui si aggiunge un 28% che la indica come priorità bassa. Il trend complessivo si dimostra relativo peggioramento rispetto al 2022: lo scorso anno il 10% dei comuni indicava priorità molto alta, mentre quest'anno il dato è sceso al 6%.



Graf 21. Priorità data alla sicurezza della circolazione delle due ruote a motore negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana

Rimane pressoché uguale al 2022 il numero di comuni che puntano su soluzioni come guardrail dotati di specifiche protezioni a tutela dell'incolumità dei motociclisti in caso di impatto. Il 28,1% dei rispondenti dichiara di averli realizzati (erano il 27,9% del 2022), mentre sono 5 i comuni che dichiarano di volerli ampliare o utilizzare in futuro (Caserta, Catanzaro, Massa, Siracusa, Viterbo). A Siena e Cremona, in particolare, l'estensione di strade dotate di guardrail con queste caratteristiche supera i 3 km; seguono Grosseto e Terni con oltre 2 km.

Tab 5. Tabella di sintesi della priorità data alla sicurezza della circolazione delle due ruote a motore negli strumenti di pianificazione della mobilità urbana

Città	PUMS PGT					Guardrail		
	sicurezza motorizzati					no	si	Previsione
	molto alta	alta	media	bassa	no			
Agrigento				x		x		
Alessandria					x			
Ancona					x			
Aosta				x				
Arezzo			x					
Ascoli Piceno					x	x		
Asti				x				
Avellino					x	X		
Bari					x	x		
Belluno		x				x		
Benevento				x				
Bergamo				x				
Biella				x				
Bologna				x				
Bolzano					x	x		
Brescia					x	x		
Brindisi		x						
Cagliari				x				
Caltanissetta					x	x		
Campobasso		x					x	
Caserta								x
Catania				x				
Catanzaro			x				x	x
Cesena				x			x	
Chieti					x	x		
Como		X						
Cremona					x		x	
Crotone					x			
Cuneo					x	x		
Enna					x	x		
Fermo					x	x		
Ferrara					x	x		
Firenze			x			x		
Forlì			x					
Frosinone		x						
Genova					x	x		
Gorizia					x	x		
Grosseto	x						x	
Imperia			x		x		x	
Isernia				x				
La Spezia		x				x		
L'Aquila			x				x	
Latina				x		x		
Lecce					x	X		
Lecco	x					x		
Livorno					x			
Lodi								
Lucca			x					
Macerata					x		x	
Mantova					x		x	
Massa		x				x		x
Messina		x						
Milano					x			
Modena				x			x	
Monza					x			
Napoli				x		x		

Città	PUMS PGT					Guardrail		
	sicurezza motorizzati					no	si	Previsione
	molto alta	alta	media	bassa	no			
Novara		x					x	
Nuoro				x		x		
Oristano			x			x		
Padova				x			x	
Palermo	x					x		
Parma	x					x		
Pavia				x			x	
Perugia					x			
Pesaro					x	x		
Pescara			x			x		
Piacenza			x					
Pisa			x			x		
Pistoia					x	x		
Pordenone					x	x		
Prato				x			x	
Ragusa				x				
Ravenna				x				
Reggio Calabria					x	x		
Reggio Emilia			x				x	
Rieti					x	x		
Rimini				x		x		
Roma				x			x	
Rovigo				x			x	
Salerno				x		x		
Savona					x	x		
Siena					x		x	
Siracusa		x				x		x
Sondrio			x			x		
Taranto	x						x	
Teramo					x	x		
Terni				x			x	
Torino					x		x	
Trapani					x	x		
Trento					x			
Treviso					x		x	
Trieste		x				X		
Udine					x			
Varese		x					x	
Venezia					x			
Verbania								
Vercelli			x				x	
Verona	x							
Vibo Valentia				x				
Vicenza				x			x	
Viterbo					x			x

### Incentivazione del ricambio del parco circolante motorizzato a due ruote

Nel triennio 2021-2023 la quasi totalità delle città non ha previsto alcuna misura di incentivazione economica dedicata al ricambio del parco circolante dei veicoli a due ruote a motore.

Genova è l'unica città che dichiara di ad avere previsto incentivi per i veicoli con motore elettrico per tutti i tre anni. Imperia e Milano hanno destinato incentivi per almeno 2 anni nello scorso triennio, mentre Bari, La Spezia hanno previsto un incentivo solo un anno tra il 2021 e il 2023.

### Flotte di proprietà comunale di moto e scooter

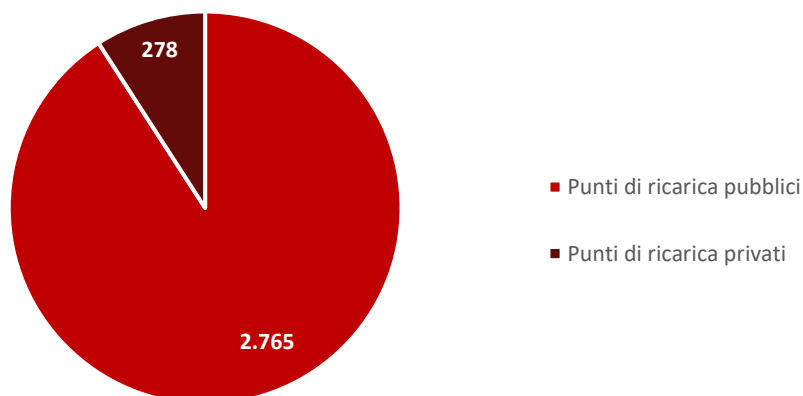
Nel 2023, 75 comuni (il 79% dei rispondenti al quesito) dichiarano di essere in possesso di una flotta di moto/scooter utilizzati per i servizi comunali, come ad esempio consegne, attività di polizia locale, trasporti leggeri (erano 56 nel 2021 e 67 nel 2022).

Il numero complessivo dei veicoli passa da 1253 nel 2022 a 1368 nel 2023 (+9%), di questi 109 sono mezzi elettrici (erano solo 44 nel 2022).

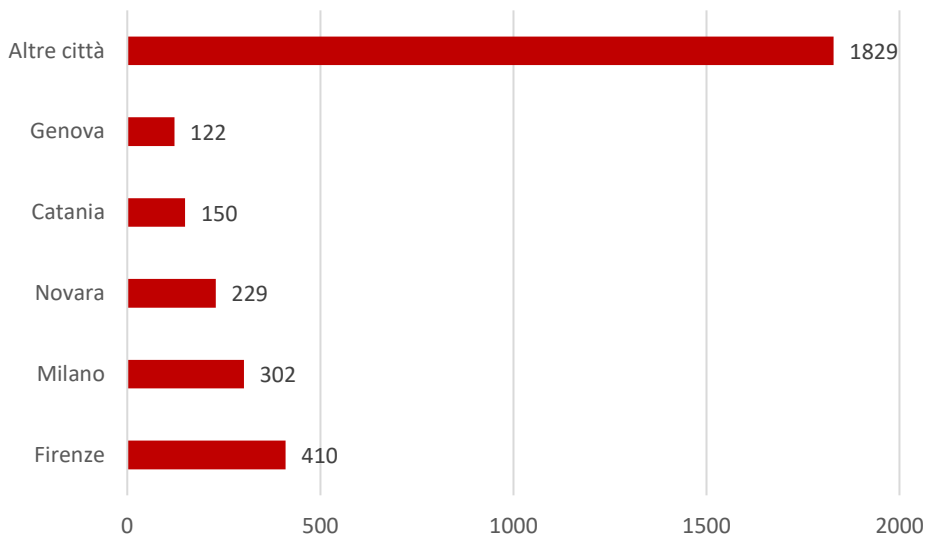
### Ricarica dei veicoli elettrici

Il 72,8% dei comuni (su 81 che hanno risposto a questa domanda) dichiara di avere almeno un punto di ricarica sul proprio territorio. Sono 3.043 i punti di ricarica complessivamente censiti, l'85,8% dei quali è di proprietà pubblica.

Le città che cominciano ad avere una diffusione significativa di punti di ricarica per i motocicli sono Firenze e Milano e Novara che contano rispettivamente 410, 302 e 229 colonnine, seguiti da Catania (150) e Genova (122). In 12 comuni la rete è invece ancora poco diffusa e non supera i 5 punti di ricarica (stabile rispetto al 2022), mentre sono 23 quelli con più di 30 punti di ricarica (tre città in più rispetto al 2022).



Graf 22. Disponibilità punti di ricarica per i veicoli a due ruote elettrici



**Graf 23. Disponibilità punti di ricarica per i veicoli a due ruote/città**

### Zone 30

La riduzione della velocità dei veicoli motorizzati nei centri urbani è da qualche anno uno dei temi al centro del dibattito sulla mobilità. Il numero di città che ha già istituito ambiti in cui la velocità viene limitata al di sotto dei 30 km/h sono 77 (il 79,3% dei rispondenti). Tra queste, 70 hanno almeno una zona con limite a 30 km/h, 21 città hanno almeno un limite a 20 km/h; otto città hanno imposto un limite di 15 km/h o inferiore. Tra i 47 comuni che hanno fornito il dato, in 26 la lunghezza totale dei tratti a velocità limitata supera i 10 chilometri.

### Principali trend

- Nel 2022, hanno circolato, in media, nei capoluoghi italiani 14,53 motociclette ogni 100 abitanti (erano 14,42 nel 2022, 13,53 nel 2021, 13,17 nel 2020, 13,38 nel 2015).
- Il numero di città in cui è consentito liberamente l'accesso alle ZTL per le due ruote è cresciuto dal 2015 (41%) al 55% dei rispondenti del 2023, invariato rispetto al 2022
- La possibilità per i veicoli a due ruote di accedere alle corsie riservate ai mezzi pubblici è ancora limitata, negli anni il dato ha mostrato una crescita passando dall'8% delle città nel 2015 al 16% nel 2020. Nel 2023, il 13,7% delle città permette ai veicoli a due ruote l'accesso a tutte o alcune delle corsie riservate (nel 2022 era il 12%)
- Nel 2023, il numero totale dei parcheggi e stalli nei comuni capoluogo è stato di oltre 121mila (in crescita rispetto ai 118mila del 2022). La disponibilità di parcheggi ogni 1000 abitanti dimostra di essere moderatamente aumentato nel tempo. Nel 2022 le città con almeno 15 stalli ogni 1000 abitanti hanno rappresentato il 18% dei comuni rispondenti, rispetto al 13% del 2015.

- Nel 2022 lo sharing di moto/scooter elettrici scende da 13 comuni a 11, 8 in più rispetto al 2015.
- La percentuale di città dove sono disponibili punti di ricarica dei veicoli elettrici aumenta, passando dal 42% del 2015 al 70% nel 2022, fino al 72,8% nel 2023.
- Nel 2023 morti in incidenti stradali che coinvolgono motocicli e ciclomotori contano un totale di 839 morti (-6,4% rispetto agli 897 del 2022) e 57.704 feriti (quasi invariato rispetto ai 57.493 del 2022).
- Rimane pressoché uguale al 2022 il numero di comuni che puntano su soluzioni come guardrail dotati di specifiche protezioni a tutela dell'incolumità dei motociclisti. Il 28,1% dichiara di averli realizzati (era il 27,9% nel 2022, il 17% nel 2015), mentre altre 5 città dichiarano di volerli realizzare o estendere in futuro.