



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

Infrastrutture e politiche di incentivazione per moto e biciclette nei comuni capoluogo italiani Report 2023



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 ottava 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 a 106 comuni capoluogo italiani.

Le informazioni raccolte in questo modo si basano quindi su dati comunali prevalentemente relativi all'anno 2022 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, che considera 106 città capoluogo di provincia, ha dimostrato un'ottima capacità di risposta anche in questa ottava edizione: 99 comuni hanno risposto al questionario 2023 (con dati aggiornati al 2022), con 93 schede complete e 6 parziali. Per un comune sono disponibili i dati dell'edizione 2022, per Palermo e Reggio Calabria sono disponibili i dati al 2021. Per le città di Caltanissetta, Cosenza, Matera e Roma non sono disponibili dati recenti e pertanto non sono incluse nel report.

Tab 1. Anno di compilazione questionario

dati aggiornati a Edizione 2023				dati 2022	dati 2021
Agrigento	Firenze	Perugia	Urbino	Macerata	Palermo
Alessandria	Foggia	Pesaro	Varese		Reggio Calabria
Ancona	Forlì	Pescara	Venezia		
Aosta	Frosinone*	Piacenza	Verbania		
Arezzo	Genova	Pisa	Vercelli		
Ascoli Piceno	Gorizia	Pistoia	Verona		
Asti	Grosseto	Pordenone	Vibo Valentia		
Avellino	Imperia	Potenza*	Vicenza		
Bari	Isernia	Prato	Viterbo		
Benevento	La Spezia	Ragusa			
Belluno	L'Aquila	Ravenna			
Bergamo	Latina	Reggio Emilia			
Biella	Lecce	Rieti			
Bologna	Lecco	Rimini			
Bolzano	Livorno	Rovigo			
Brescia	Lodi*	Salerno			
Brindisi	Lucca	Sassari*			
Cagliari*	Mantova	Savona			
Campobasso	Massa	Siena			
Caserta	Messina	Siracusa			
Catania	Milano	Sondrio			
Catanzaro	Modena	Taranto			
Cesena	Monza	Teramo*			
Chieti	Napoli	Terni			
Como	Novara	Torino			
Cremona	Nuoro	Trapani			
Crotone	Oristano	Trento			
Cuneo	Padova	Treviso			
Enna	Parma	Trieste			
Ferrara	Pavia	Udine			

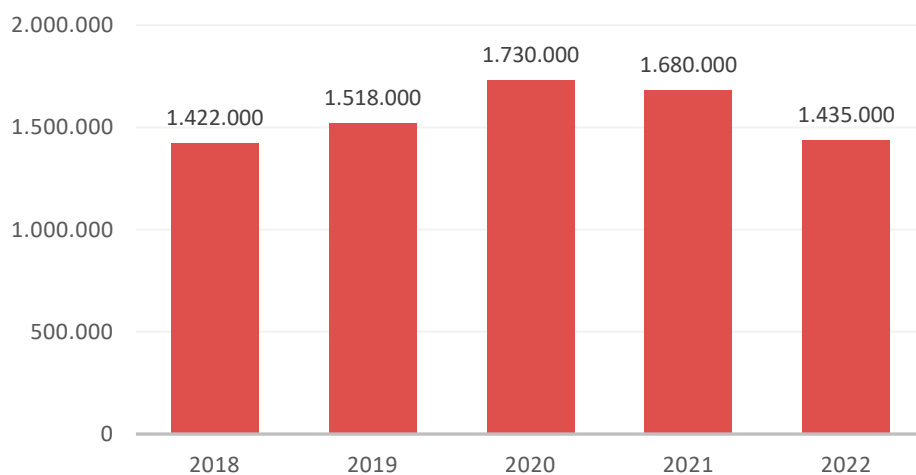
*questionario compilato parzialmente

BICICLETTE

Vendite di biciclette

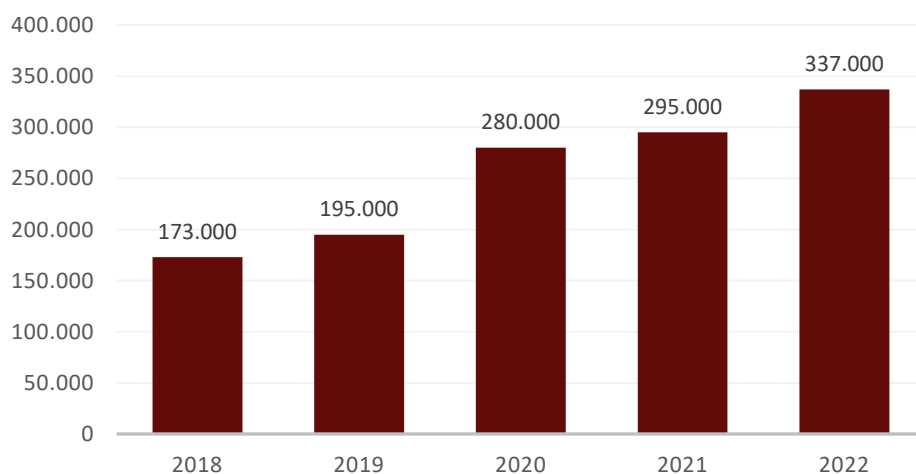
Secondo i dati ANCMA, nel 2022 sono state vendute in Italia circa 1,77 milioni di biciclette - di cui 337.000 e-bike pari al 19% del totale (era il 15% nel 2021), confermato il trend di crescita.

Vendita di Biciclette



Graf 1. Numero di biciclette vendute in Italia

Vendita 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 2022, per quanto riguarda il trasporto pubblico, la media del modal share è risultata essere in salita, raggiungendo il 7,4%, 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%, in diminuzione rispetto ai 22,7% del 2021 e ben 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 restano invece stabili al 4,1%. Al contrario gli spostamenti in moto mostrano un aumento significativo passando dal 2,6% del 2019 al 4,1% del 2022.

L'automobile conferma la sua posizione dominante nelle preferenze modali degli italiani, aumentando il livello di utilizzo fino al 66,3%, circa 4 punti in più del livello pre-Covid e +3% rispetto al 2021.

Il quadro della mobilità sostenibile (piedi, bici, micromobilità e mezzi pubblici) resta quindi preoccupante: solo il 29,7% degli spostamenti è a basso impatto, in costante calo rispetto al picco del 2020 (38,2%). È rilevante inoltre sottolineare come questo dato non mostri chiari trend di crescita dal 2000 ad oggi, anche pre-pandemia.¹

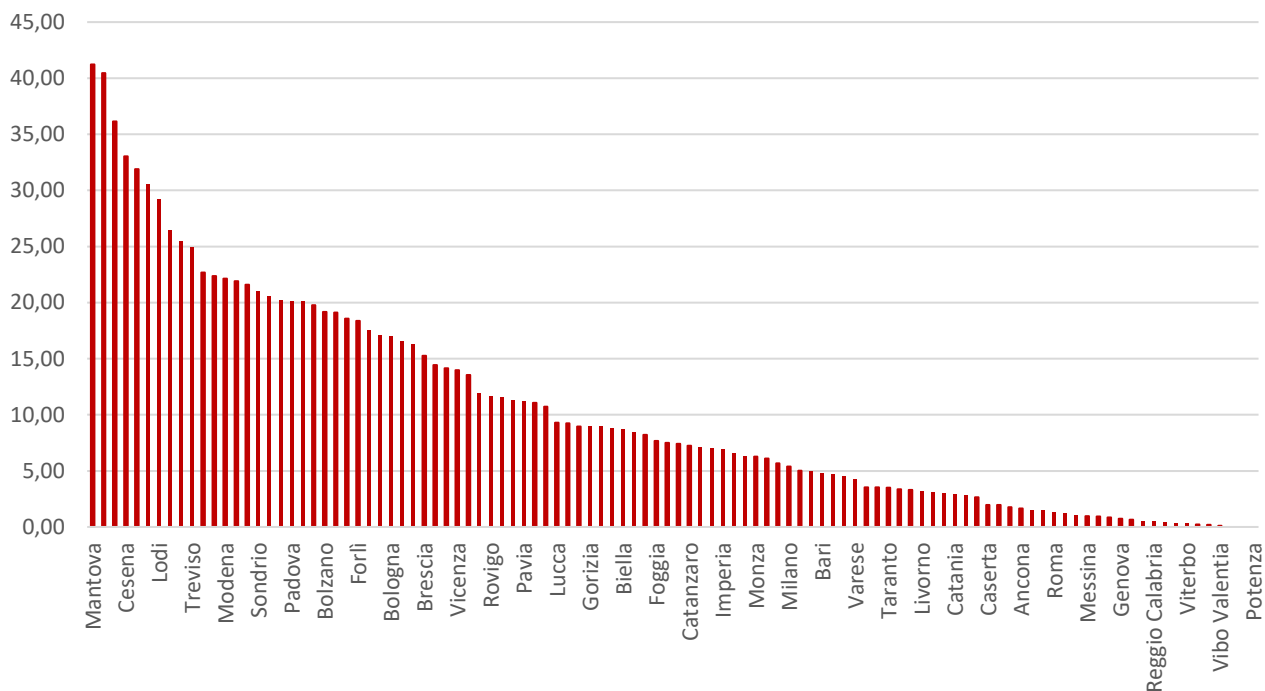
Infrastrutturazione a supporto della ciclabilità

Per quanto riguarda l'infrastrutturazione a supporto della ciclabilità, Ecosistema Urbano² (il rapporto realizzato da Legambiente e Ambiente Italia che da trent'anni fotografa le performance ambientali delle città capoluogo italiane) 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 2022, Mantova registra il valore più alto, raggiungendo 41,22 metri equivalenti/100 abitanti. Seguono Reggio Emilia, con 40,46 metri equivalenti/100 abitanti e Cremona con 36,15 metri equivalenti/100 abitanti. Nel 2022 le città che superano i 10 metri equivalenti/100 abitanti sono 42, tre in più rispetto al 2021 e al 2020. Dall'altro lato della graduatoria, sale da 15 a 17 il numero di città con una disponibilità di rete ciclabile inferiore a 1 metro eq/100 ab, 3 delle quali non segnalano nessun tipo di infrastruttura dedicata alla ciclabilità. Nel complesso dei capoluoghi esaminati, la media continua a salire, passando dai 9,86 metri equivalenti del 2021 a 10,49 metri equivalenti/100 abitanti nel 2023.

¹ 20° Rapporto "Audimob" sulla mobilità degli italiani. ISFORT, 2023

² <https://www.legambiente.it/rapporti-e-osservatori/rapporti-in-evidenza/ecosistema-urbano/>



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

Top 5		Ultime 5	
Mantova	41,22	Napoli	0,35
Reggio Emilia	40,46	Viterbo	0,35
Cremona	36,15	Salerno	0,22
Cesena	33,03	L'Aquila	0,20
Cuneo	31,90	Vibo Valentia	0,12

Accessibilità delle corsie e dei mezzi del trasporto pubblico

L'accesso delle biciclette alle corsie di trasporto pubblico è 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 (27,6% dei rispondenti) e in modo parziale in altri 16 comuni (21,1%). Decisamente più alta, intorno al 57,1%, la percentuale di comuni in cui è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici. Nel 28,6% dei casi tuttavia il trasporto è consentito solo con bici pieghevoli.

Nel corso del 2022, Imperia e Latina hanno deliberato per consentire il trasporto delle bici sui mezzi pubblici (a Imperia al momento è consentito il trasporto solo di biciclette pieghevoli). Trieste, dove al momento l'accesso delle biciclette sui mezzi pubblici non è consentito, e Perugia hanno invece deliberato di consentire il trasporto di bici pieghevoli nei prossimi tre anni.

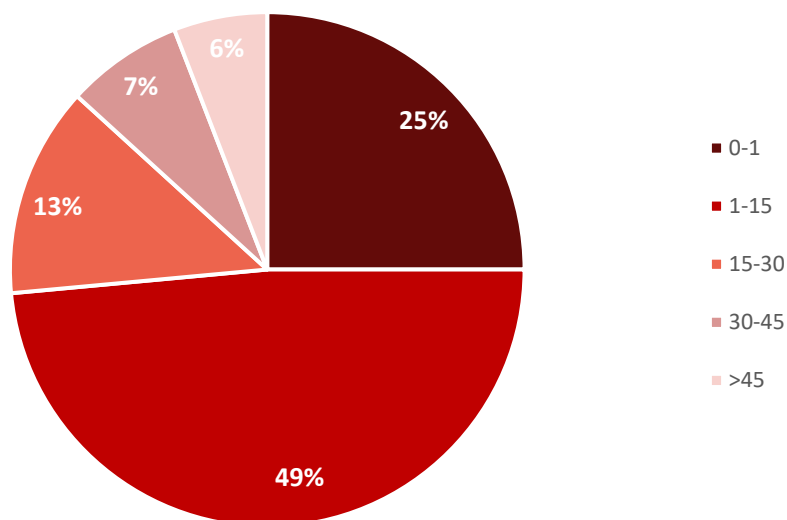
Tab 2. Sintesi accesso bici a corsie riservate e trasporto sui mezzi pubblici

Città	Accesso corsie mezzi pubblici				Trasporto bici su mezzi pubblici		
	tutte	alcune	nessuna	no corsie	sì	solo se pieghevoli	no
Agrigento			X	X	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		
Campobasso			X				X
Caserta			X				X
Catania		X					X
Catanzaro				X			X
Cesena			X			X	
Chieti			X				X
Como		X				X	
Cremona	X					X	
Crotone				X			X
Cuneo			X		X		
Enna			X				X
Ferrara		X			X		
Firenze		X			X		
Foggia			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				
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	
Piacenza								
Pisa				X			X	
Pistoia				X				X
Pordenone						X	X	
Potenza						X	X	
Prato				X			X	
Ragusa						X		X
Ravenna			X					X
Reggio Calabria	X							
Reggio Emilia	X						X	
Rieti				X			X	
Rimini		X					X	
Rovigo				X				X
Salerno				X			X	
Sassari				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
Trento		X					X	
Treviso	X						X	
Trieste		X						X
Udine	X						X	
Urbino					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

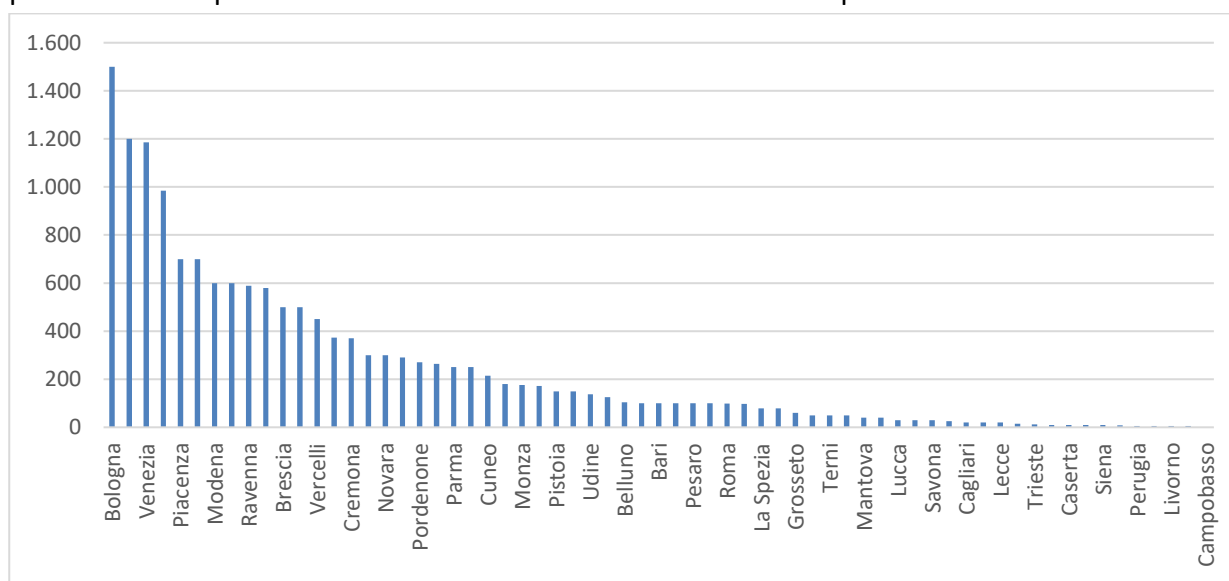
Forniscono informazioni sul numero di parcheggi per le biciclette il 64% dei 106 comuni oggetto della ricerca. Confrontando il numero di stalli con il numero di abitanti di ciascuna città, risulta che il 25% delle città possiede circa 1 parcheggio bici ogni 1000 abitanti. Il 49% delle città ha un numero 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 6% del totale dei rispondenti.



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

L'82,2% dei comuni ha allestito postazioni di interscambio bici in tutte (68,9%) o almeno una stazione ferroviaria, mentre il 17,8% ne è ancora sprovvisto. Il 76% dei comuni fornisce informazioni sul numero di postazioni disponibili presso scuole e università (dato in lieve calo rispetto al 79% del 2021), tra questi il 35,8% dichiara di avere allestito almeno una postazione in tutte le stazioni, mentre il 43,2% solo in alcune strutture.

Nel 2022, 27 comuni hanno deliberato la realizzazione di nuovi parcheggi per le biciclette nei prossimi 3 anni per un aumento stimato di circa 4.000 stalli complessivi.



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

Top 5		Ultime 5	
Bologna	1.500	Perugia	6
Firenze	1.200	Isernia	5
Venezia	1.185	Livorno	5
Ferrara	985	Sondrio	5
Piacenza/Treviso	700	Campobasso	1

Sharing mobility

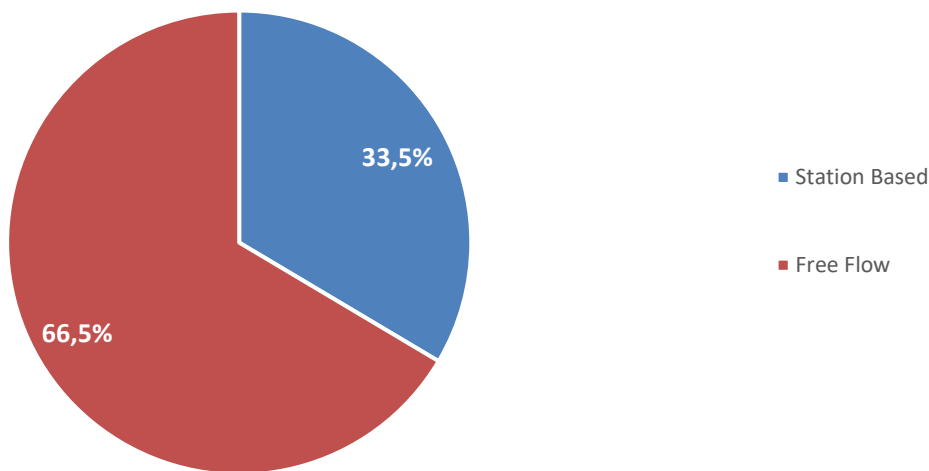
Secondo i dati rilevati nel “Settimo Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility”³ nel 2022 i livelli di utilizzo dei servizi di sharing (carsharing, scootersharing, bikesharing, monopattino-sharing) restano in aumento, dopo il calo registrato nell’anno della pandemia. I viaggi realizzati in sharing mobility nel corso del 2022 sono aumentati del 41% rispetto al 2021 e del 77% rispetto al 2019. La flotta complessiva di veicoli in sharing è cresciuta rispetto al 2021, in particolare arrivando a un parco disponibile di 113.000 mezzi (+27% rispetto al 2021). I servizi sono ripartiti sul territorio nazionale rispettivamente tra bici (43% della flotta), monopattini (44%), scooter (8%) e auto (5%). Resta stabilmente in testa la diffusione dei servizi di monopattino-sharing, che nel 2022 ha rappresentato il 50% dei 49,5 milioni di noleggi totali fatti in Italia, seguita da bici (28%), auto (13%) e scooter (9%).

Secondo i dati raccolti dall’Ottava edizione di Focus 2Ruote, nel corso del 2022, 17 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 10 casi hanno riguardato servizi di monopattini in sharing, in 9 casi biciclette in 3 casi scooter (in 3 casi non è stato invece specificato).

Bike sharing

Secondo i dati del Focus2R aggiornati a fine 2022, il numero complessivo di bici in sharing a stazione fissa è di 13.014 di cui 2.569 a pedalata assistita e 10.445 tradizionali, in aumento rispetto al 2021 rispettivamente del 5,4% e del 13,1%. Anche la modalità *free flow* continua a crescere seppur in misura minore rispetto al confronto 2021-2020; la disponibilità di biciclette è di 25.789, in aumento di circa il 1,3% rispetto al 2021.

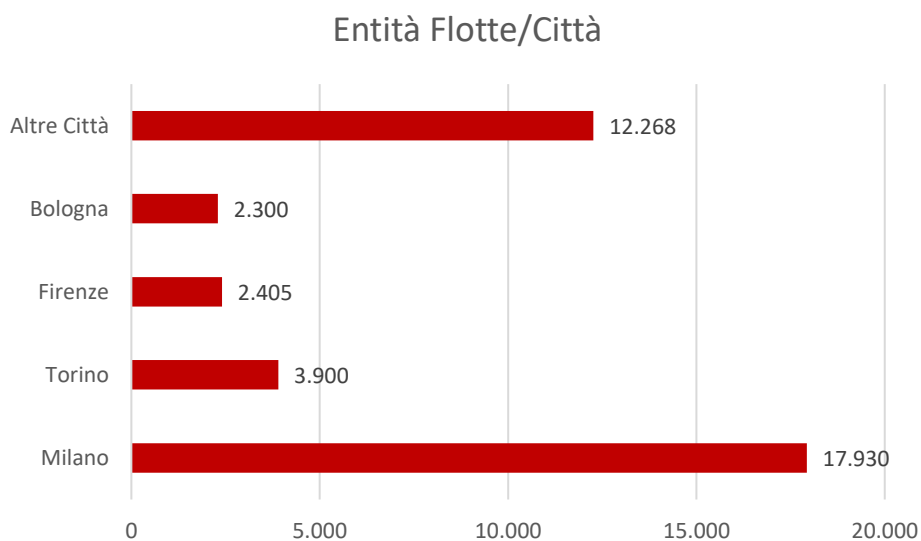
³ Settimo Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility. Fondazione per lo sviluppo sostenibile, 2023



Graf 6. Presenza totale veicoli bike sharing nelle città

Top 5		Ultime 5	
Milano	17.930	Sassari	20
Torino	3.900	Vibo Valentia	20
Firenze	2.405	Massa	15
Bologna	2.300	L'Aquila	9
Padova	2.028	Avellino	8

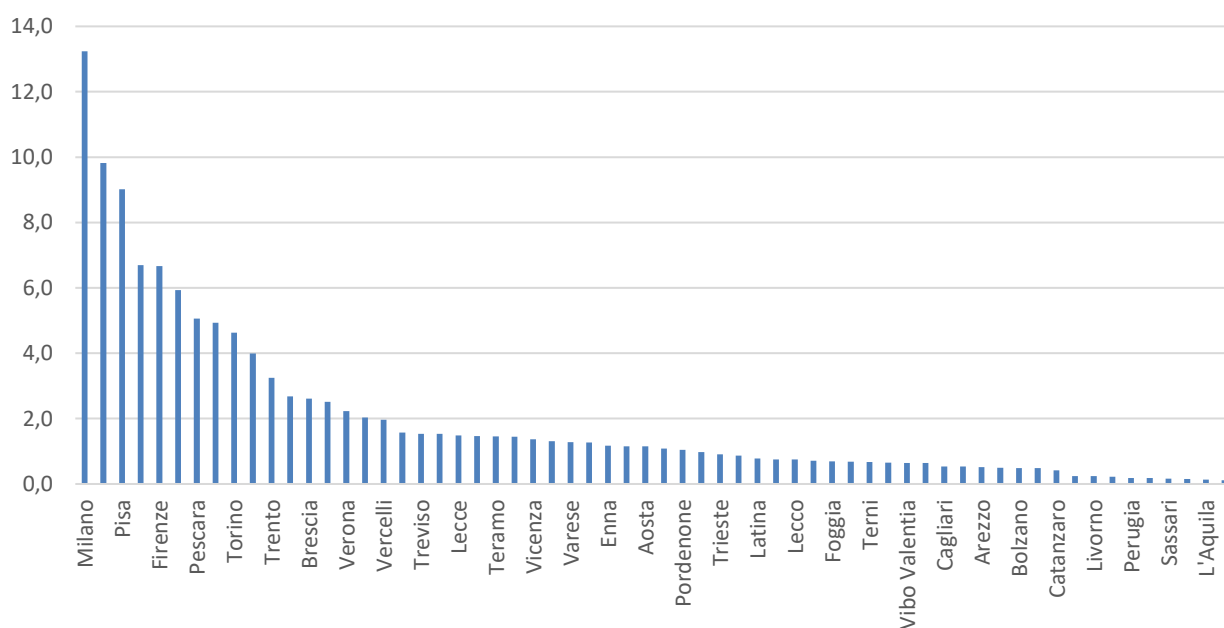
I grandi comuni sono quelli dove il servizio station-based e free-floating sono maggiormente diffusi in valori assoluti: a Milano sono presenti 17.930 biciclette, 3.900 a Torino e 2.405 a Firenze. Diminuisce la flotta di Bologna (2.300 biciclette) e Padova si posiziona tra le prime cinque città, con 2.028 biciclette. Queste cinque città contano, da sole, il 73,6% 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), tre del Nord Est (Padova, Bologna, Venezia) due del centro Italia (Firenze e Pisa) e due città del sud (Pescara e Napoli).



Graf 7. Numero di biciclette in sharing

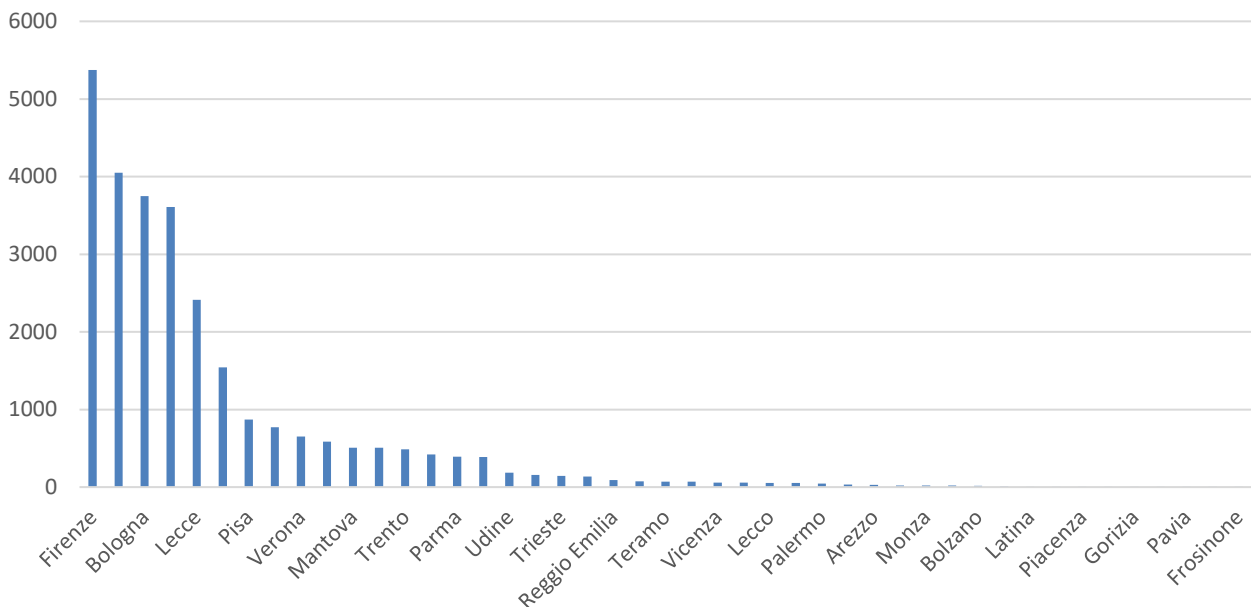
Complessivamente, 32 città hanno un servizio di bike sharing con più di 100 biciclette (quattro in più rispetto al 2021), mentre sono 31 le città con più di 1.000 abbonati. Le biciclette delle flotte *free-flow* sono ormai più del doppio rispetto a quelle disponibili nei servizi con stazioni: 25.789 le *free-flow* contro 13.014 delle stazioni fisse. Milano, Padova, Pisa, Bergamo, Firenze, Bologna e Pescara superano una disponibilità media di 5 biciclette ogni 1.000 abitanti, mentre a Grosseto, Livorno, Massa, Perugia, Genova, Sassari, Avellino, L'Aquila e Reggio Emilia 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 Lecce, Firenze, Padova, Rimini e Reggio Emilia, mentre in coda alla classifica con meno di 1 abbonato ogni 1.000 abitanti abbiamo Genova, Frosinone e Piacenza.

Tra le città con il maggior numero di prelievi troviamo Milano, con oltre 5 milioni di prelievi, Firenze, Bologna, che superano 1 milione di prelievi, seguite da Brescia e Torino. Il numero di prelievi totali annui aumenta del 56% rispetto all'anno precedente. Tra il 2021 e il 2022 il totale dei prelievi effettuati è stata infatti di oltre 11,2 milioni. In particolare, l'incremento maggiore è stato riscontrato nei prelievi di mezzi free flow, che sono passati da 3,6 milioni a 6,7 milioni (+87%)



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

Top 5		Ultime 5	
Milano	13,2	Genova	0,2
Padova	9,8	Sassari	0,2
Pisa	9,0	Avellino	0,2
Bergamo	6,7	L'Aquila	0,1
Firenze	6,7	Reggio Emilia	0,1

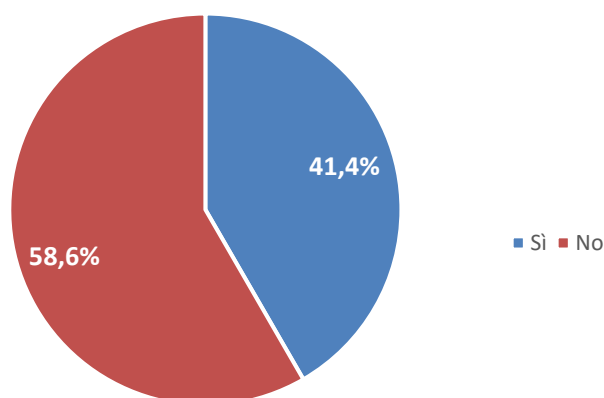


Graf 9. Bike sharing – numero prelievi/1.000 abitanti

Top 5		Ultime 5	
Firenze	5.371,6	Gorizia	2,1
Milano	4.051,8	Varese	2,0
Bologna	3.748,9	Pavia	1,9
Brescia	3.607,5	L'Aquila	1,4
Lecce	2.414,2	Frosinone	1,2

Sharing di monopattini elettrici

Nel 2022 il 41,4% 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, a Milano soprattutto, che registra il maggior numero di veicoli (5.250) e di prelievi annui (2.931.241), seguita da Torino con 3.500 veicoli disponibili e 230.000 prelievi Napoli con 1.800 veicoli, che non dichiara il numero di prelievi. Secondo i dati del Settimo Rapporto dell'Osservatorio sulla Sharing Mobility anche Roma (quest'anno non inclusa nel Report Focus2R in quanto non ha fornito dati aggiornati) registra un numero di monopattini in sharing elevato con flotte nell'ordine delle 14.500 unità al 2022.



Graf 10. Monopattino sharing – presenza del servizio di sharing

Miglioramento della sicurezza

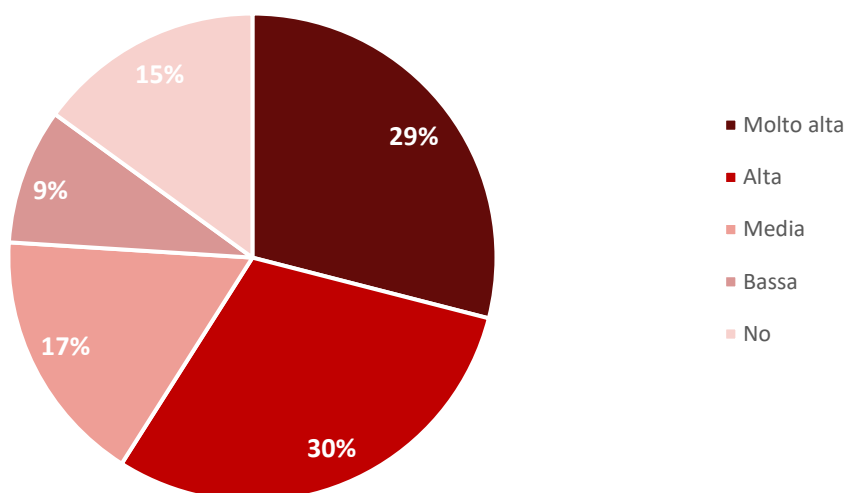
Nel 2022 continua a salire il numero di incidenti stradali in seguito al drastico calo nel 2020 dovuto alle restrizioni legate al COVID. Nel 2022 si registra un incremento del 9,2% del numero complessivo di incidenti (ma in calo del 3,7% rispetto al 2019). I numeri delle vittime tornano ai valori del 2019, con un tasso di mortalità (numero decessi ogni 100 incidenti) che resta stabile a 1.9.

Gli incidenti stradali e i loro effetti di lesività interessano soprattutto le auto e i quadricicli (60 % di feriti e 54,5% dei morti complessivi) e ciclomotori e motocicli (25,7% dei feriti e 28,4% dei morti).

Gli incidenti con lesioni a persone che coinvolgono biciclette (muscolari ed elettriche) sono stati 17.668 (5,9% del totale degli incidenti), in cui sono morte 208 persone (6,6% dei morti in strada) e ne sono state ferite 17.085 (7,6% del totale). Per quanto riguarda i monopattini elettrici, questi hanno rappresentato l'1% degli incidenti totali, registrando 2.936 incidenti (circa 800 in più rispetto al 2021) con 2.918 feriti (1,3% del totale) e 16 morti (0,5% del totale). Infine, i pedoni deceduti sono stati 485, pari al 15,4% del totale (in diminuzione percentuale rispetto al 16,4% del 2021 e 17,1% del 2020, ma in aumento in termini di valore assoluto) ⁴.

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 29% dei comuni considera il miglioramento della sicurezza delle biciclette una priorità molto alta, il 30% una priorità alta, mentre il 26% considera questo tema una priorità medio-bassa. Il 15% dei rispondenti dichiara invece di non aver inserito il tema della sicurezza delle biciclette negli strumenti di pianificazione locali.

⁴ 20° Rapporto "Audimob" sulla mobilità degli italiani. Isfort, 2023



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 91 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
Campobasso		X			

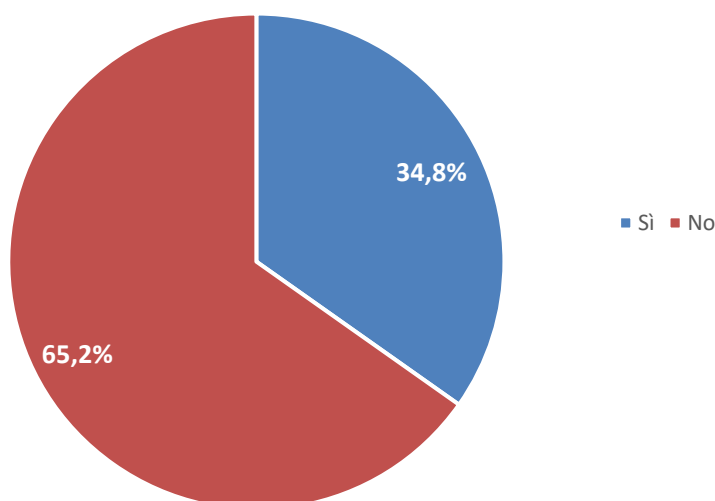
Caserta					X
Catania		X			
Catanzaro		X			
Cesena	X				
Chieti					X
Como	X				
Cremona			X		
Crotone					X
Cuneo			X		
Enna					X
Ferrara	X				
Firenze	X				
Foggia		X			
Forlì			X		
Frosinone		X			
Genova			X		
Gorizia					X
Grosseto	X				
Imperia		X			
Isernia					X
La Spezia			X		
L'Aquila			X		
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			
Potenza					X
Prato		X			
Ragusa	X				
Ravenna		X			

Reggio Calabria			X		
Reggio Emilia	X				
Rieti				X	
Rimini	X				
Rovigo			X		
Salerno				X	
Sassari					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
Urbino				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 2020-2022, la maggioranza delle città non ha previsto alcuna misura. Solo l'Aquila, Bologna e Terni hanno incentivato le biciclette a pedalata assistita in tutti e tre gli anni, mentre Campobasso, Genova e Padova hanno incentivato le biciclette a pedalata assistita due anni su tre. Per quanto riguarda le biciclette tradizionali solo 10% delle città 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 2020-2022

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 25: sette hanno incentivato questo programma ogni anno dal 2020 al 2022 (Bari, Bergamo, Cesena, Grosseto, Modena, Parma, Reggio Emilia), sei città hanno avviato questo incentivo nel 2021 e altre quattro nel 2022 (Caserta, La Spezia, Pisa e Vicenza).

Cargo Bike e logistica di ultimo miglio

Il settore della logistica nei centri urbani presenta delle nuove sfide in termini di mobilità sostenibile. Nel 2022, 11 amministrazioni (Bergamo, Bologna, Campobasso, Genova, La Spezia, Lecco, Lucca, Milano, Parma, Reggio Emilia e 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 2022, 56 comuni (il 64% dei rispondenti al quesito) 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 2021 i comuni erano 51)

Il numero complessivo dei veicoli passa da 1069 nel 2021 a 1253 nel 2022 (+39%), di questi 548 sono biciclette a pedalata assistita (erano 292 nel 2021).

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 69 comuni forniscono infatti una risposta. In totale, il numero di comuni che ospita dei punti di ricarica installati sul

territorio sono 38 (8 in più rispetto al 2021), equivalente al 55% del totale. Tra questi 21 hanno meno di 10 punti di ricarica. Complessivamente sono stati censiti 1.220 punti di ricarica (+22% rispetto al 2021), il 98,8% dei quali sono pubblici.

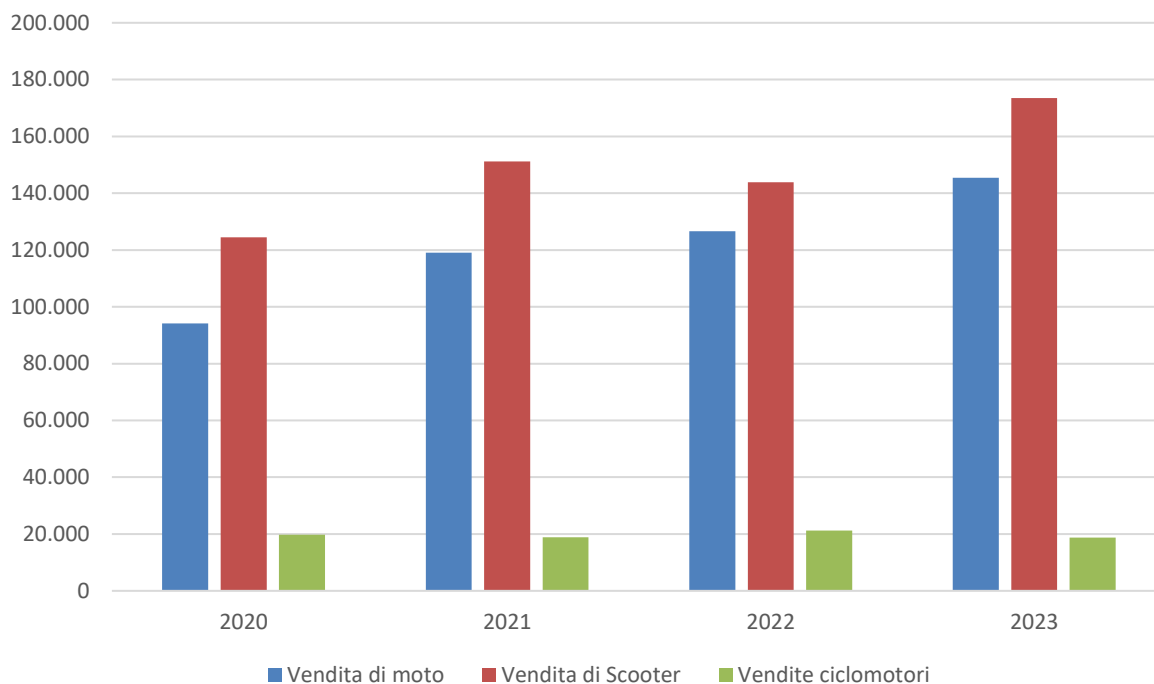
Principali trend

- La disponibilità media di piste ciclabili (infrastrutturazione per ciclabilità) continua a salire anche nel 2022 e raggiunge i 10,49 metri equivalenti/100 abitanti nel 2022, rispetto ai 9,86 metri equivalenti ogni 100 abitanti del 2021. Il dato segna un +46,3% rispetto ai 7,17 metri equivalenti/100 abitanti registrati nel 2015 (primo anno di rilevazione del Focus2R).
- La possibilità di accesso delle biciclette nelle corsie riservate ai mezzi pubblici resta stabile al 48,7%, in miglioramento rispetto al 40% del 2015.
- La percentuale di comuni in cui è consentito il trasporto di biciclette sui mezzi pubblici (57,1%) è in diminuzione rispetto al 2021 (58%), se pur 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 dal 77% del 2021 all'82,8% del 2022. 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 37.643 nel 2021 a 38.803 nel 2022 (+3,1%). La crescente popolarità dei servizi di sharing emerge anche dall'aumento nel numero complessivo di prelievi che registrano un aumento del 56% dal 2021 al 2022.
- Nel triennio 2020-2022 la maggioranza delle città non ha previsto alcuna misura di incentivazione economica dedicata al ricambio del parco circolante tradizionale: solo tre comuni (Bologna, L'Aquila e Terni) hanno dichiarato di aver offerto incentivi per le bici a pedalata assistita per tutto il triennio; per quanto riguarda gli incentivi per le bici tradizionali, solo Bari ha erogato incentivi ogni anno tra il 2020 e il 2022
- La percentuale di comuni dove sono disponibili punti di ricarica elettrici delle biciclette a pedalata assistita passa dal 38% del 2015 al 55% del 2022 (era il 46% nel 2021).
- Nel 2022 diminuisce il numero dei morti (-7,5%) ma cresce il totale dei feriti (+4%) in bicicletta (muscolare ed elettrica), mentre il monopattino registra un aumento sia di feriti (+38%) che di incidenti mortali (passati da 10 a 16), a fronte di una crescita complessiva del numero di incidenti stradali in Italia (+10% incidenti, +10% di morti e +9% di feriti) Il tema della sicurezza viene affrontato con una priorità alta o molto alta solo nel 59% negli strumenti di pianificazione dei comuni, nel restante 41% la priorità è medio-bassa o nulla.
- Resta sostanzialmente invariato il numero di comuni che offre un servizio di marchiatura del telaio per contrastare i furti di biciclette. Nel 2022 i comuni sono 23, uno in meno rispetto al 2021 ma + 4 in confronto con il 2019

MOTOCICLI E CICLOMOTORI

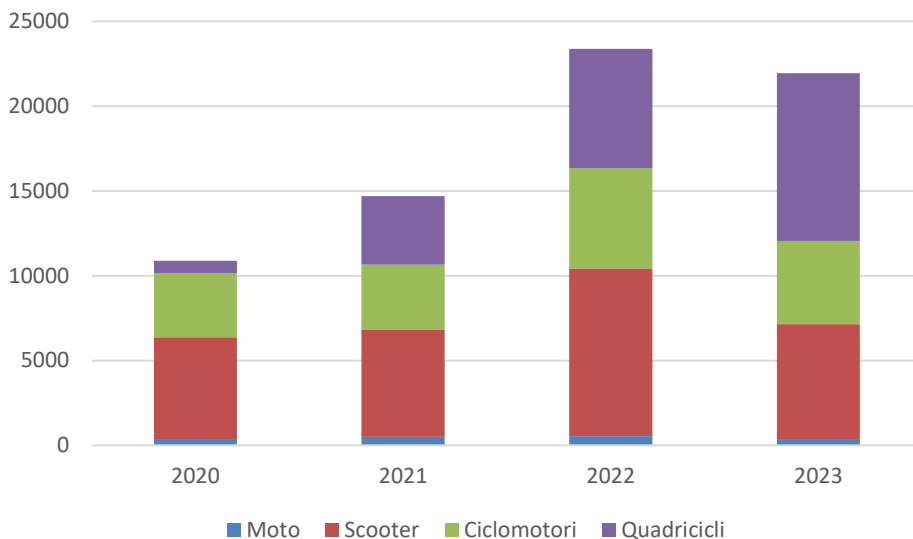
Vendite veicoli a due ruote motorizzati

Il totale delle due ruote a motore (moto, scooter, ciclomotori 50cc) immatricolate nel 2023 è pari a 337.702 unità (+15,78% rispetto al 2022).



Graf 13. Vendite veicoli a due ruote

Per quanto riguarda le vendite dei veicoli a motorizzazione elettrica, nel 2023 sono stati venduti 21.948 veicoli (-6,18% rispetto al 2022), di cui 364 moto (-31,96%), 6.785 scooter (-31,48%), 4.899 ciclomotori (-17,18%) e 9.900 quadricicli (+40,5%).

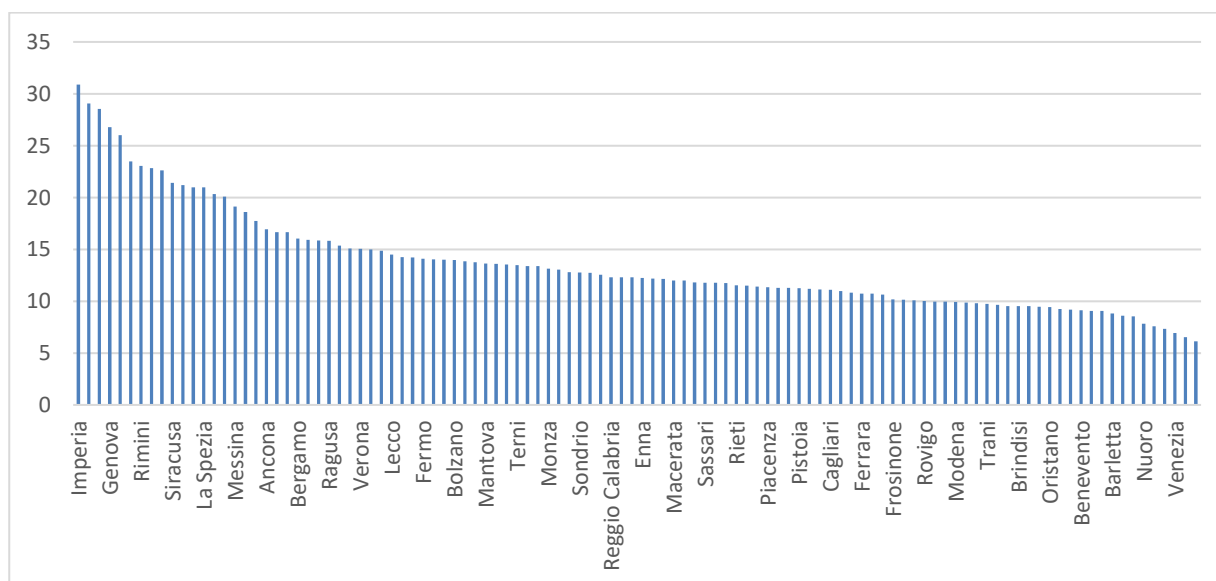


Graf 14. Vendite veicoli a due ruote elettrici

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.

La media di motocicli ogni 100 abitanti nei comuni capoluogo sale rispetto all'anno precedente, passando da 13,53 a 14,42. Il dato è aumentato globalmente nel corso degli anni: nel 2017 si registrava una media di 12,5 motocicli ogni 100 abitanti. Imperia, Savona, Genova, Livorno, Pesaro si confermano le città con il numero di motocicli pro capite più alto, con valori superiori a 25 motocicli ogni 100 abitanti. Dieci comuni, tra cui Siena e Rimini, con una dotazione superiore ai 20 motocicli/100 abitanti. Solo Foggia e Venezia non raggiungono i 7 motocicli/100 abitanti.

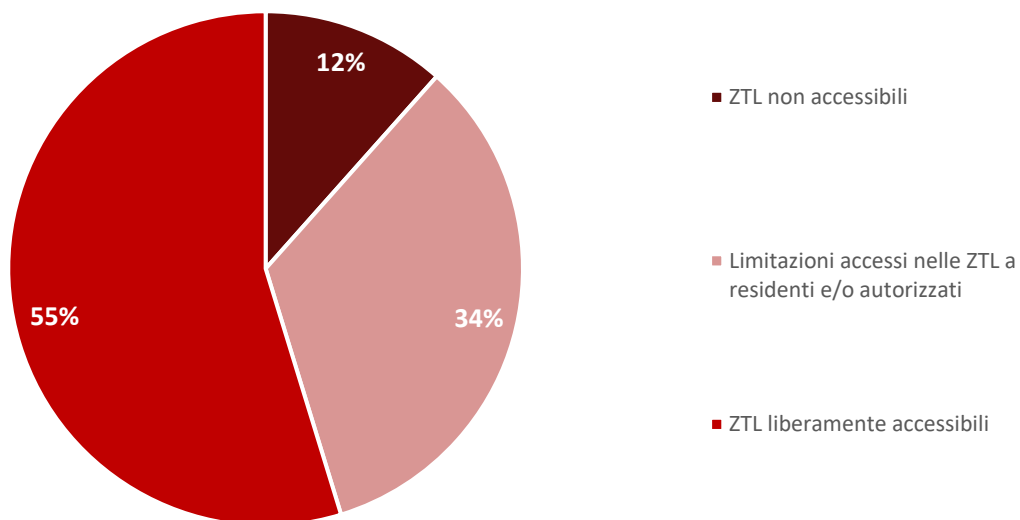


Graf 15. Motocicli circolanti – moto/100 abitanti

Top 5		Ultime 5	
Imperia	30,9	Nuoro	7,8
Livorno	29,1	Cosenza	7,6
Savona	28,5	Crotone	7,3
Genova	26,8	Venezia	6,9
Pesaro	26,0	Foggia	6,1

Accessibilità delle ZTL

In 52 città (55% dei rispondenti) le ZTL sono liberamente accessibili alle due ruote a motore; in 32 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 68% dei casi, a tutte le tipologie di motorizzazioni (Euro 0, 1, 2, 3, 4, 5, elettrici), oppure è interdetto ai soli Euro 1 ed Euro 0 (14,7%). Nel caso di La Spezia, Lodi, Massa e Piacenza, l'accesso è consentito esclusivamente a mezzi elettrici o Euro 4.

Nel 70% 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 9% dei casi l'accesso è gratuito per veicoli a due ruote elettrici.

Solo due Comuni (Cuneo e Latina) hanno già deliberato di introdurre nei prossimi anni nuove limitazioni alla circolazione nella ZTL dei veicoli a due ruote con motorizzazione termica. Firenze, Genova, Milano, Oristano e Parma hanno invece 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

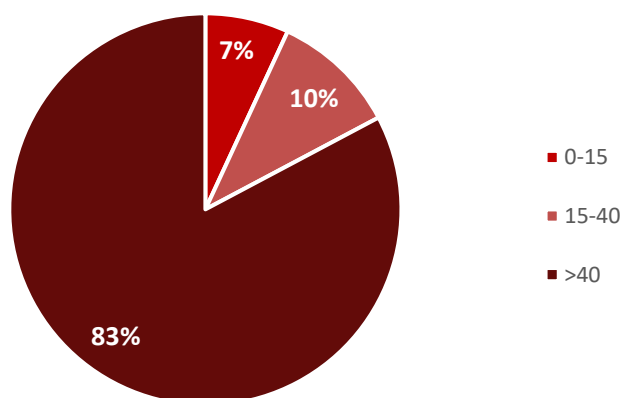
Accesso ZTL					
ZTL					
1=ingresso libero					
2=limitazioni ai veicoli più inquinanti					
3=altre limitazioni					
4=ingresso vietato					
nd=non disponibile					
Agrigento	1	Gorizia	1	Potenza	4
Alessandria	3	Grosseto	1	Prato	1
Ancona	2	Imperia	1	Ragusa	1
Aosta	3	Isernia	3	Ravenna	3
Arezzo	1	La Spezia	1	Reggio Calabria	3
Ascoli Piceno	1	L'Aquila	4	Reggio Emilia	1
Asti	1	Latina	4	Rieti	3
Avellino	1	Lecce	1	Rimini	1
Bari	1	Lecco	1	Rovigo	3
Belluno	1	Livorno	1	Salerno	1
Benevento	3	Lodi	1	Sassari	1
Bergamo	3	Lucca	1	Savona	1
Biella	1	Macerata	1	Siena	1
Bologna	1	Mantova	3	Siracusa	2
Bolzano	1	Massa	1	Sondrio	1
Brescia	1	Messina	1	Taranto	1
Brindisi	1	Milano	1	Teramo	1
Cagliari	3	Modena	1	Terni	1
Campobasso	1	Monza	1	Torino	1
Caserta	3	Napoli	4	Trapani	4
Catania	1	Novara	1	Trento	3
Catanzaro	1	Nuoro	3	Treviso	1
Cesena	1	Oristano	1	Trieste	1
Chieti	1	Padova	1	Udine	3
Como	1	Palermo	1	Urbino	3
Cremona	4	Parma	1	Varese	3
Crotone	4	Pavia	2	Venezia	1
Cuneo	1	Perugia	1	Verbania	3
Enna	1	Pesaro	3	Vercelli	2
Ferrara	3	Pescara	1	Verona	1
Firenze	1	Piacenza	3	Vibo Valentia	3
Foggia	1	Pisa	1	Vicenza	3
Forlì	1	Pistoia	1	Viterbo	4
Frosinone	4	Pordenone	1		
Genova	2				

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'88,2% delle città che hanno risposto. Resta stabile a 3 (Torino, Taranto e Imperia), rispetto al 2021, il numero di città in cui l'accesso è consentito in tutte o nella maggior parte delle corsie (erano 8 comuni nel 2020). L'accesso è invece consentito solo in alcune corsie a Bergamo, Como, Genova, Milano, Ravenna e Reggio Calabria, che rappresentando il 7,9% delle città rispondenti. Negli anni il dato ha mostrato una crescita passando dall'8% delle città nel 2015 al 16% nel 2020. Nel 2022, invece, solo il 12% delle città permette ai veicoli a due ruote l'accesso ad alcune o tutte le corsie riservate (+1% rispetto al 2021).

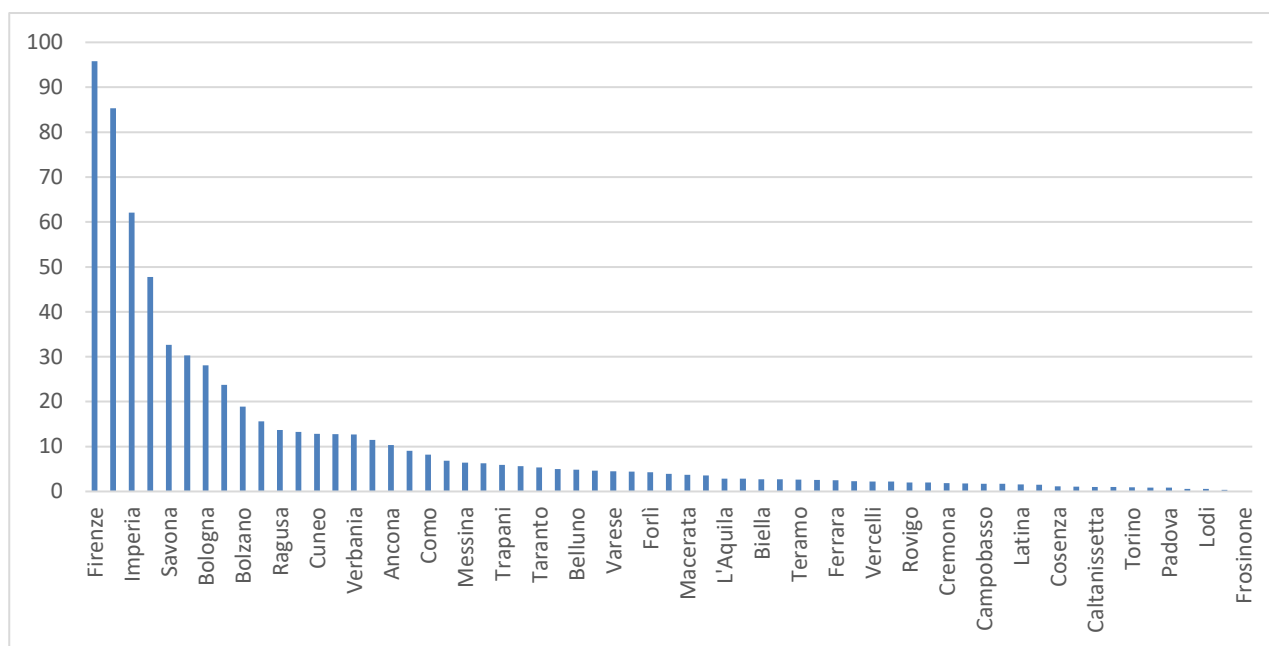
Disponibilità di parcheggi

Forniscono informazioni sul numero di parcheggi per motocicli e ciclomotori solo il 59,4% dei rispondenti: 48 città hanno una disponibilità inferiore a 15 parcheggi ogni mille abitanti (ben 34 città non raggiungono i 5 stalli ogni 1.000 abitanti), 6 città hanno invece valori tra 15 e 40 parcheggi ogni mille abitanti, mentre soltanto in quattro 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 48 stalli/1.000.

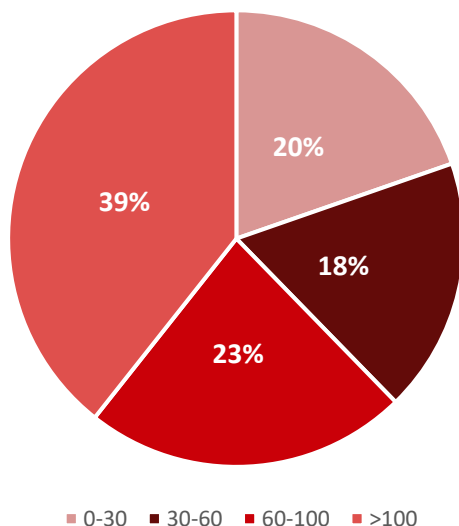


Graf 18. Disponibilità di parcheggi per motocicli e ciclomotori - n. stalli/1.000 abitanti

Top 5		Ultime 5	
Firenze	95,79	Rieti	0,88
Aosta	85,31	Padova	0,88
Imperia	62,05	Nuoro	0,59
La Spezia	47,73	Lodi	0,56
Savona	32,65	Agrigento	0,36

Nel corso del 2022, 10 comuni hanno deliberato la realizzazione di nuovi stalli o parcheggi per i veicoli motorizzati a due ruote (Ascoli Piceno, Bergamo, Crotone, Cuneo, Firenze, La Spezia, Lecce, Pesaro, Rimini, Trieste). Complessivamente il numero totale di parcheggi aggiuntivi previsti è di 485, con due Comuni che non hanno fornito il dato su quanti parcheggi l'Amministrazione intende realizzare.

Per avere un elemento di confronto è stata rilevata anche la disponibilità di parcheggi per auto: sul totale di risposte fornite (50,9% delle risposte totali), 12 città dichiarano di avere meno di trenta stalli ogni 1000 abitanti, 11 tra 30-60, 14 città tra 60-100 stalli; mentre 24 città possiedono oltre 100 stalli ogni 1000 abitanti.

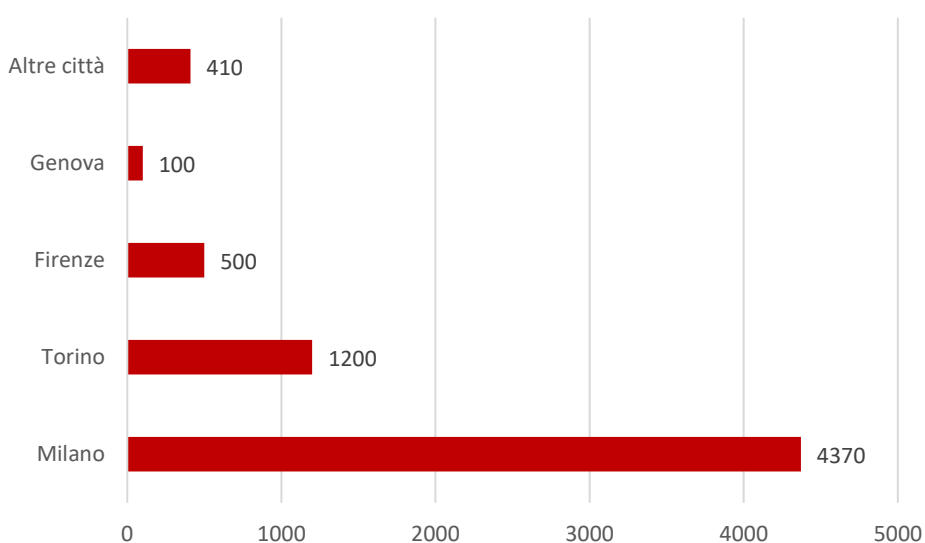


Graf 19. Disponibilità di parcheggi per auto (percentuale stalli/1000 ab)

Scooter sharing

Lo sharing di moto/scooter è ancora in ritardo rispetto a quello delle biciclette. Tuttavia, nel 2022 salgono a 13 i comuni (Bari, Benevento, Bergamo, Firenze, Genova, Grosseto, La Spezia, Lecce, Milano, Pescara, Rimini, Taranto, Torino) che dichiarano di avere un servizio di scooter sharing effettivamente funzionante, tre in più rispetto al 2021. In tutti i casi registrati la flotta è composta esclusivamente da mezzi elettrici in free flow. Il totale di scooter in sharing dichiarati dalle città rispondenti è 6.580.

Sebbene limitato a queste città, il numero complessivo di veicoli comincia ad avere una certa consistenza, con 4370 a Milano, 1200 a Torino, 500 a Firenze e 100 a Genova.

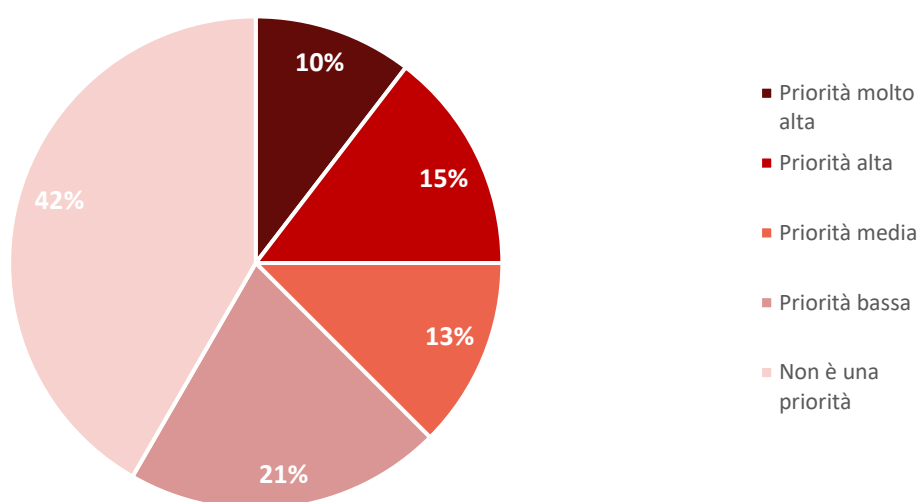


Graf 20. Disponibilità di veicoli in sharing

Miglioramento della sicurezza

Nel 2022 continua 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 897 morti (+13,2% rispetto al 2021) e 57.493 feriti (+12,55%)

Nel 2022, 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), non sembra essere ancora uno dei temi più importanti per la maggior parte dei comuni italiani. Non è considerata una priorità dal 42% dei comuni, a cui si aggiunge un 21% che la indica come priorità bassa. Il trend complessivo è tuttavia in leggero miglioramento rispetto al 2021: lo scorso anno solo l'8% dei comuni indicava priorità molto alta, mentre quest'anno il dato è salito all'10%.



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

Rimane pressoché uguale al 2021 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 27,9% dichiara di averli realizzati (erano il 27% del 2021), mentre sono 11 i comuni che dichiarano di volerli ampliare o utilizzare in futuro.

A Siena e Cremona, in particolare, l'estensione di strade dotate di guardrail con queste caratteristiche supera i 3 km; segue Grosseto 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			

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

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

Incentivazione del ricambio del parco circolante motorizzato a due ruote

Nel triennio 2020-2022 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, Imperia e Milano sono le uniche città ad avere previsto incentivi per i veicoli con motore elettrico per tutti i tre anni. Terni ha previsto un incentivo solo nel 2020 e nel 2021, mentre La Spezia, Vibo Valentia, Reggio Calabria e Verbania solo un anno nel corso del triennio 2020-2022.

Flotte di proprietà comunale di moto e scooter

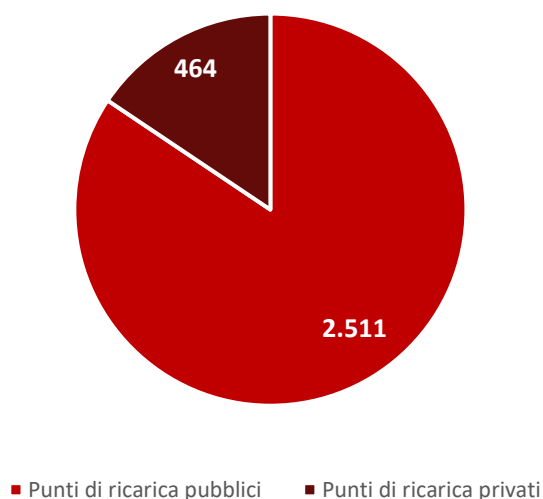
Nel 2022, 67 comuni (il 77% dei rispondenti al quesito) dichiarano di essere in possesso di una flotta di moto/scooter utilizzati per i servizi comunali, come ad esempio consegne, attività di polizia locale, trasporti leggeri (erano 56 nel 2021).

Il numero complessivo dei veicoli passa da 1076 nel 2021 a 1253 nel 2022 (+16%), di questi 44 sono mezzi elettrici (+8 veicoli rispetto al 2021).

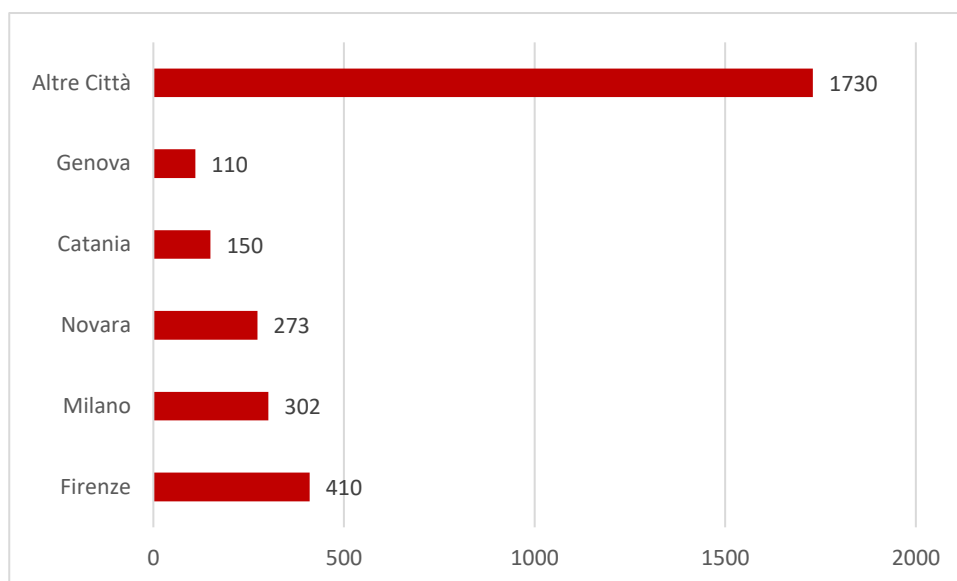
Ricarica dei veicoli elettrici

Il 70% dei comuni (su 80 che hanno risposto a questa domanda) dichiara di avere almeno un punto di ricarica sul proprio territorio. Sono 2.975 i punti di ricarica complessivamente censiti, l'84% dei quali è di proprietà pubblica.

Le città che cominciano ad avere una diffusione significativa di punti di ricarica per i motocicli sono Firenze, Milano e Novara, che contano rispettivamente 410, 302 e 273 colonnine, seguiti da Catania (150) e Genova (110). In 12 comuni la rete è invece ancora poco diffusa e non supera i 5 punti di ricarica (1 in meno rispetto al 2021), mentre sono 20 quelli con più di 30 punti di ricarica (una città in più rispetto al 2021).



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 80 (l'87% dei rispondenti). Tra queste, 76 hanno almeno una zona con limite a 30 km/h, 18 città hanno almeno un limite a 20 km/h; otto città hanno imposto un limite di 15 km/h o inferiore. Tra i 45 comuni che hanno fornito il dato, in 27 la lunghezza totale dei tratti a velocità limitata supera i 10 chilometri.

Principali trend

- Nel 2022, hanno circolato, in media, nei capoluoghi italiani 14,42 motociclette ogni 100 abitanti (erano 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% del 2022, in leggero aumento rispetto al 54% del 2021
- 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 2022, il 12% delle città permette ai veicoli a due ruote l'accesso alle corsie riservate (+1% rispetto al 2021)
- Nel 2022, il numero totale dei parcheggi e stalli nei comuni capoluogo è stato di oltre 118mila. 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 17%, 18% nel 2021 e 13% nel 2015.
- Nel 2022 lo sharing di moto/scooter elettrici è disponibile in 13 comuni, 5 in più rispetto al 2020 e 10 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 65% nel 2021, al 70% nel 2022.
- Rimane pressoché uguale al 2021 il numero di comuni che puntano su soluzioni come guardrail dotati di specifiche protezioni a tutela dell'incolumità dei motociclisti. Il 28% dichiara di averli realizzati (era il 27% 2021, il 17% nel 2015), mentre altre 11 città dichiarano di volerli realizzare in futuro.