

**bikeitalia.it**



Milano, 28 Marzo 2014

Comunicato Stampa

## Oltre la ciclabile

**Ecco i primi risultati dell'A-bici della ciclabilità,  
ricerca Legambiente, Rete Mobilità Nuova, bikeitalia.it  
presentata in anteprima a Fa' la cosa giusta!**

**Bolzano e Pisa città leader della mobilità nuova  
Pesaro, Mestre e Ferrara le più pedalabili  
Roma e Torino in coda**

**Sorpresa: le corsie protette non fanno crescere il numero di ciclisti urbani  
30kmh, pedaggi urbani, drastica riduzione della sosta su strada  
per costruire una città bike-friendly**

**Illustrata una proposta di legge appena approvata alla Camera  
per la moderazione della velocità e per l'introduzione di target di mobilità urbana**

Come si costruisce una città a misura di bicicletta? Con le piste ciclabili? Con il bike-sharing? Disseminando la città di rastrelliere o di altri oggetti e strutture bike-friendly? Niente di tutto questo.

Lo dimostra il dossier **l'A-bici della ciclabilità** – di cui oggi è stata presentata un'ampia anteprima a **Fa' la cosa giusta!** – realizzato da **Legambiente, Rete Mobilità Nuova e bikeitalia.it**, che cerca di sfatare alcuni luoghi comuni a partire da quello indubbiamente più diffuso: per avere più ciclisti urbani servono più ciclabili. A illustrare i numeri raccolti in 104 città italiane capoluogo di provincia sono stati **Alberto Fiorillo**, responsabile aree urbane di Legambiente, **Paolo Pinzuti**, editore bikeitalia.it, **Michele Merola**, comitato scientifico Rete Mobilità Nuova.

Tanto per chiarire il senso dell'affermazione iniziale, ecco subito un esempio concreto. **Brescia** è una delle città italiane con più chilometri di ciclabili e con più servizi, ha cicloparcheggi di scambio, bici a noleggio, una diffusa segnaletica per le due ruote. Eppure solo il 3% degli abitanti si muove quotidianamente a pedali. **Ferrara**, un'altra città padana altrettanto piatta e altrettanto ricca, ha infrastrutture e servizi analoghi, ma la quota di cittadini che si sposta in bici è nove volte più alta (il 27%) rispetto a quella del capoluogo lombardo. **Pisa** non ha nemmeno un terzo delle corsie protette per due ruote che ha **Reggio Emilia** eppure le percentuali di spostamenti a pedali in tutti e due i comuni sono a un buon livello (sopra il 15%). Ma mentre nel comune toscano i cittadini che si spostano con mezzi privati a motore sono poco più del 40%, ben due reggiani su tre scelgono l'auto o lo scooter per spostarsi. **Roma** e **Venezia-Mestre** hanno approvato il biciplan (il piano della mobilità ciclistica) e hanno da anni un ufficio

biciclette operativo all'interno del municipio: nella Capitale la bici è un mezzo di trasporto per appena una persona su 100, in laguna per un quinto dei residenti.

### La ricerca

**Legambiente, Rete Mobilità Nuova e bikeitalia.it**, tramite un questionario inviato a tutti i comuni capoluogo di provincia, hanno raccolto una serie di informazioni legate alla mobilità e alla ciclabilità. In primo luogo è stato chiesto ai municipi di indicare il **modal share** del proprio territorio, ossia il tipo di veicolo (auto, moto/scooter, trasporto pubblico, bici, piedi) utilizzato dagli abitanti per gli spostamenti sistematici all'interno del centro urbano.

Sono state poi raccolte informazioni sulle ciclabili e sulla loro tipologia (in sede propria o promiscua, in carreggiata o su marciapiede...), sulle strade a velocità moderata (a 20 o 30kmh), sulle isole ciclopedonali e sulle zone a traffico limitato. Con queste informazioni, opportunamente pesate, è stato costruito l'indice delle **ciclabili equivalenti**, che misura la lunghezza (in metri/100 abitanti) di tutti i percorsi potenzialmente accoglienti per la bici.

Infine è stato elaborato un terzo indice, l'**indice di ciclabilità**, che misura la capacità delle amministrazioni comunali di predisporre una serie di strumenti che favoriscono la mobilità ciclabile: creazione di ufficio biciclette, approvazione di un piano per la mobilità ciclabile, presenza di bike sharing, di cicloparcheggi di interscambio, di bicistazioni e di sensi unici eccetto bici.

L'idea di partenza è stata quella di andare a **verificare la presenza (o l'assenza) di simmetria tra il parametro più importante (il modal share, ossia lo stile di mobilità preferito dagli abitanti) e gli altri due parametri relativi alla dotazione infrastrutturale e ai servizi per le due ruote**. Questa corrispondenza tra ciclisti, ciclabili, ciclouffici e cicloservizi non c'è. **Reggio Emilia**, ad esempio, primeggia in entrambe le graduatorie (sia per ciclabili equivalenti, dove è la migliore in assoluto, sia per indici di ciclabilità, dove è alle spalle solo di Treviso). Ma il suo 15% di spostamenti in bici è assai distante dal 28% di Pesaro, che è al 14° posto per dotazione di ciclabili e addirittura al 46° nell'indice di ciclabilità. Bolzano e Padova, in percentuale, hanno un'estensione di corsie per le due ruote quasi identica e differenze insignificanti per quello che riguarda i servizi, ma la prima ha il 28% di spostamenti in bici e la seconda il 17%. Pisa col 30% in meno dei metri pro capite di ciclabile di Padova (11,6 a testa contro 15,2) riesce a ottenere le stesse performance del capoluogo veneto.

Come detto il miglior indicatore sulla qualità della mobilità è il **modal share**. Lo stile di mobilità degli abitanti, il mezzo usato per i percorsi quotidiani casa-scuola o casa-lavoro, spiega in maniera molto diretta se un'amministrazione locale ha lavorato bene per favorire gli spostamenti non motorizzati o con mezzi collettivi o se le scelte urbane finiscono per premiare l'auto e lo scooter. Purtroppo questo è anche il parametro su cui i Comuni hanno fornito il minor numero di informazione. Solo 24 città capoluogo (sulle 104 interpellate) hanno dati aggiornati e confrontabili tra loro che hanno permesso di fare tutte le considerazioni del caso, ma non consentono un'analisi di tutte le realtà urbane del Paese. Molto più ampia, al contrario, la disponibilità di dati sull'estensione delle ciclabili (solo 6 città non hanno risposto al questionario), mentre su uffici, servizi e progetti sulla ciclabilità hanno comunicato le informazioni richieste 81 capoluoghi.

## Superare la ciclabile

Attenzione però: questo non vuole essere il de profundis della ciclabile o del bike sharing, dei cicloparcheggi o degli uffici comunali per le bici che - a patto di essere realizzati bene, cosa che nelle nostre città spesso non è avvenuta - possono essere un valido ausilio nello sviluppo di politiche volte a favorire la ciclabilità o la mobilità nuova. Vuol solo indicare che non sono affatto il punto di partenza. Chiunque voglia operare per rendere una città pedalabile dovrà prima tutto agire sull'intera mobilità (e non soltanto su una parte di essa), perché ciclisti, pedoni e trasporto pubblico crescono dove andare in auto diventa l'opzione più scomoda e meno concorrenziale e dove c'è garanzia di sicurezza per la cosiddetta utenza vulnerabile.

Troppo spesso, invece, la ciclabile diventa la strada più comoda per un sindaco (ovviamente le eccezioni ci sono) per spolverare di mobilità sostenibile la sua città: si taglia il nastro di un nuovo percorso, si fa bella mostra dell'impegno dell'amministrazione locale e non si sta a guardare se poi quell'infrastruttura ha effettivamente ridotto il numero di km percorsi in auto e fatto parallelamente crescere quelli percorsi dalle bici.

In ogni caso per essere un mezzo di trasporto a tutti gli effetti la bicicletta deve potersi spostare da un qualsiasi punto "x" a un qualsiasi punto "y" di una città. Percorrendo esclusivamente le ciclabili questa possibilità è negata e in una città come Roma, ai ritmi di crescita attuali dei percorsi a due ruote, un ciclista dovrebbe aspettare secoli prima di avere strade riservate che lo portino ovunque senza impedimenti e interruzioni. La Capitale, infatti, ha 4.800 chilometri di strade municipali e 123 chilometri di ciclabili. Aggiungendo una dozzina di chilometri pedalabili l'anno le due ruote avrebbero una rete viaria analoga a quella delle quattro ruote a motore soltanto dopo il 2410.

## Che fare?

Senza stare a scomodare i classici esempi di Amsterdam o Copenaghen, per il nostro Paese possono aiutare a illustrare meglio il ragionamento un paio di casi che dimostrano come togliere di mezzo il traffico privato per fare strada a pedoni e ciclisti sia una formula efficacissima. **Bilbao**, ad esempio, ha rigenerato gli spazi urbani rendendo molto scomodo lo spostamento motorizzato (strade più strette, limiti di velocità severi, tariffe di parcheggio elevate) e ha visto subito salire tanta gente su tram, bus e anche biciclette, nonostante un territorio pieno di saliscendi. Lo stesso è successo in alcuni centri urbani ungheresi che, in soli sette anni, hanno visto crescere da zero fino al 20 per cento la quota di spostamenti in bicicletta. E' il risultato di un lavoro di squadra governo-comuni: il primo ha sì investito in ciclabili e cicloparcheggi, ma nel mentre i secondi hanno lavorato per rendere difficile l'accesso in macchina alle aree centrali, riducendo i parcheggi su strada e aumentando il prezzo della sosta. A **Budapest**, per dire, tra 2004 e 2011 l'uso dell'auto privata s'è più che dimezzato, passando dal 43 al 20%. Ma anche in Italia è successo lo stesso. **Bolzano** è l'unica città italiana dove meno di un terzo degli abitanti usa l'auto e c'è riuscita non stendendo chilometri e chilometri di asfalto ciclabile, ma riducendo i parcheggi di superficie, aumentando la sicurezza di chi si muove con le proprie gambe, ampliando le aree pedonali e facendo ricorso alle corsie protette per le bici in quei tratti di strada dove proprio era impossibile garantire una armonica convivenza tra i vari veicoli.

### **Mobilità nuova: Bolzano su tutte, poi Pisa. Il resto è traffico**

Sempre rimanendo sui numeri raccolti da **Legambiente**, **Rete Mobilità Nuova** e **bikeitalia.it** si possono stilare due vere e proprie classifiche. La prima è quella relativa alla mobilità nuova, alle città che nel proprio territorio sono riuscite a fare in modo che gli spostamenti motorizzati individuali in auto, moto e scooter scendessero a un livello accettabile, inferiore o vicino a un terzo del totale. In questa particolare graduatoria ci sono **Bolzano** (la somma di spostamenti in auto e moto arriva al 30%) e molto distanziata **Pisa**, col 41% di spostamenti individuali motorizzati.

C'è poi la classifica relativa alla sola ciclabilità, a quell'insieme di città dove una quota significativa della domanda di mobilità è assorbita dalla bici. Ai primi posti troviamo di nuovo **Bolzano**, stavolta insieme a **Pesaro** e **Ferrara** (con il 27-28% di mobilità urbana soddisfatta dalle due ruote), seguita da **Venezia-Mestre** con il 20%. Altre sei città superano il 15% (**Pordenone**, **Pavia**, **Pisa**, **Padova**, **Treviso**, **Reggio Emilia**) e altre tre sono almeno sopra il 10% (**Modena**, **Parma** e **Udine**). Compresi tra il 5 e il 10% i valori di **Trento**, **Siena**, **Cuneo**, **Firenze** e **Bologna**, mentre in alcune grandi città (come **Roma** o **Torino**) le percentuali sono davvero basse (1 e 2%) e, pur in assenza di dati, non è difficile immaginare che altri grandi centri urbani come **Napoli** e **Palermo** non se la pedalino bene.

Pure il gruppo di virtuose, peraltro, presenta diversi nei. **Pordenone** avrà pure il 19% di spostamenti in bici, ma il 67% usa l'automobile e appena il 4% il trasporto pubblico. E un ragionamento analogo si potrebbe fare per **Udine**, **Parma** o **Modena**.

### **L'A-bici della ciclabilità. Le proposte e una legge in discussione alla Camera**

#### **Limite di 30kmh in ambito urbano**

Per rendere una città a misura di pedoni, pedali e pendolari **Rete Mobilità Nuova** ha elaborato una proposta di legge che è stata appena depositata alla Camera. Punto centrale è l'abbassamento della velocità da 50 km orari a 30km orari per le strade dei centri urbani, con l'eccezione delle strade urbane dove sarà possibile elevare tale limite fino ad un massimo di 50 km/h se le caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano. Con la moderazione della velocità a 30km/h in ambito urbano, si renderebbero le città più sicure, si ridurrebbero la rumorosità, lo smog, i consumi di carburante rendendo il traffico più scorrevole e incentivando le modalità di spostamento alternative all'auto privata come i piedi, la bici o il trasporto pubblico.

Molte città europee sono sensibili ai vantaggi dell'altra velocità. Tra queste Parigi che, dal primo settembre 2013, ha imposto su un terzo delle vie urbane il limite di velocità a 30 chilometri orari. La capitale francese ha stabilito un'ulteriore limitazione della velocità a 20 chilometri orari per 23 nuove "zones de rencontre" - aree a prevalenza commerciale come il Marais - che si sono aggiunte alle 15 già esistenti. E tutto questo in una città dove già il 60% della popolazione si sposta a piedi, il 27% col trasporto pubblico, il 7% in macchina e il 4% in bici.

#### **Un fondo per la mobilità nuova**

Tra gli altri punti introdotti dalla proposta di legge: l'istituzione del Fondo per lo Sviluppo del trasporto Pubblico locale e della Mobilità Organizzata. Lo Stato annualmente, tramite legge di stabilità, destina al fondo "Sviluppo del trasporto pubblico locale e della Mobilità non Motorizzata" il 75% dei fondi complessivi che annualmente sono destinati al trasporto e alle infrastrutture per la mobilità. Le Regioni annualmente, tramite legge di bilancio regionale, destinano al fondo "Sviluppo del

trasporto pubblico locale e della Mobilità non Motorizzata” il 25% degli introiti regionali derivanti dalla tassa automobilistica.

### **Obiettivi di mobilità virtuosi**

Sempre la proposta di legge introduce i target di mobilità con cui si stabilisce di fissare a livello nazionale obiettivi vincolanti di ripartizione modale degli spostamenti validi in tutti i Comuni capoluogo di Provincia e nei Comuni con più di 50.000 abitanti, stabilendo che entro due anni a partire dall’approvazione della legge la quota massima di spostamenti motorizzati individuali con mezzi privati all’interno delle aree metropolitane e del territorio comunale debba essere inferiore al 50% del totale degli spostamenti. E poi a partire dal secondo anno e al termine di ognuno degli anni successivi si stabilisce un’ulteriore riduzione della quota massima di spostamenti motorizzati con mezzi privati, con un meccanismo di bonus-malus economico che premia chi raggiunge l’obiettivo e penalizza le amministrazioni inadempienti.

Tra le priorità c’è anche quella di assicurare al trasporto pubblico di superficie la possibilità di una maggiore fluidità estendendo il più possibile la rete (assai scarsa) di **corsie preferenziali per i bus**. Un’azione di questo tipo potrebbe assicurare due risultati immediati, quasi a costo zero: la sottrazione di spazio alle automobili e una reale concorrenzialità del bus rispetto alle vetture private.

E sempre i Comuni dovrebbero cominciare a introdurre **pedaggi urbani** (sul modello dell’AreaC milanese) o tariffe elevate per la sosta nelle aree più congestionate al fine di ridimensionare gli ingorghi, regolare il traffico e recuperare risorse aggiuntive per migliorare l’efficienza del trasporto pubblico.

I vantaggi di una seria azione per la mobilità nuova sono peraltro ben evidenziati da uno studio danese (Bicycle Account 2012) che evidenzia come ogni km pedalato genera un beneficio di 0,16 euro per la società, mentre a ogni km percorso in automobile genera un danno pari a 0,10 euro.

## I numeri

Nelle pagine seguenti sono riportati, sinteticamente, i numeri raccolti. La prima tabella è quella relativa al **modal share**, di cui abbiamo già abbondantemente parlato.

A seguire c'è la tabella che misura i metri di **piste ciclabili equivalenti**. Per costruire un indicatore in grado di valutare l'offerta ciclabile di una città sono stati cioè considerati 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 state richieste anche le piste nel verde (ovvero quei percorsi che non corrono lungo la carreggiata stradale, ad esempio nei parchi, lungo i fiumi, strade bianche, etc.) al fine di poter meglio distinguere le piste con un uso urbano e quotidiano da quelle ricreative. Queste informazioni, opportunamente pesate, hanno concorso a formare l'indice di "metri equivalenti" di percorsi ciclabili ogni 100 abitanti. I dati disponibili, comunque, sono in grado di misurare l'estensione dei percorsi ciclabili e non il grado di sicurezza, la funzionalità e la distribuzione all'interno della città.

Tra le grandi città Padova, Venezia e Verona superano i 10 metri equivalenti ogni 100 abitanti mentre cinque non raggiungono il valore di 1 m\_eq/100 ab. Reggio Emilia registra il valore più alto tra le città di medie dimensioni, 38,02 m\_eq/100 ab. In generale sono 16 i capoluoghi di medie dimensioni che superano la soglia di 10 m\_eq/100 ab (fra queste solo Alessandria si avvicina a quasi 20 m\_eq/100 ab). Si registrano invece cinque comuni che non raggiungono 1 m\_eq/100 ab (Salerno, Sassari, Cagliari, Reggio Calabria e Siracusa).

Per quanto riguarda le città piccole, Mantova e Lodi si posizionano in cima alla classifica, con valori che sfiorano i 27 m\_eq e al di sopra dei 20 m\_eq si trovano anche Verbania (24,41 m\_eq), Vercelli (21,84 m\_eq) e Cremona (21,20 m\_eq). Al contrario, le città che si collocano al di sotto della soglia di 10 m\_eq/100 ab sono 33, fra cui 10 non raggiungono il valore di 1 m\_eq/100 ab.

I capoluoghi in cui sono state segnalate strade con moderazione di velocità (30 o 20 km/h) sono 48; mentre la lunghezza media di queste strade è di circa 10 km, con un valore massimo di 155 registrato a Verona, seguita da 116 a Ravenna.

L'ultima tabella è quella che riguarda **l'indice di ciclabilità** che (con valori che vanno da 0 a 100) misura la capacità delle amministrazioni comunali di predisporre una serie di strumenti che favoriscano la mobilità ciclabile. I parametri considerati sono:

- ufficio biciclette;
- presenza di Biciplan – Piano per la mobilità ciclabile;
- cicloparcheggi di interscambio;
- bicistazione;
- sensi unici "eccetto bici";
- bike-sharing.

In base alla presenza o assenza dei parametri considerati (e ai differenti pesi ad essi attribuiti) ogni città ottiene un punteggio normalizzato variabile da 0 a 100. Per il bike-sharing, inoltre, è considerata non solo l'attivazione del servizio, ma si è anche cercato di misurarne l'efficacia attraverso il numero di prelievi (in rapporto al numero di residenti). Anche per i cicloparcheggi di interscambio viene valutato non solo la

presenza di questo servizio ma anche il numero di posti bici disponibili (sempre in rapporto al numero di residenti).

Fra le città grandi, raggiunge un punteggio maggiore di 70 solo Venezia (con 77,46), seguita da Bologna (69,73), Milano e Padova (entrambe con 67,75), mentre quattro città non raggiungono quota 30 (Genova, Palermo, Trieste e Catania).

Per quanto riguarda le città di medie dimensioni, Treviso e Reggio Emilia ottengono 82 punti, a seguire troviamo Ferrara, Brescia, Bolzano e Udine con punteggi superiori a 70. In fondo alla classifica, invece, troviamo ancora cinque comuni (Catanzaro, Lucca, Reggio Calabria, Salerno e Sassari) con 0 punti. Pordenone, Cremona e Lodi sono le sole, tra i piccoli capoluoghi, a superare i 50 punti e, al contrario, 12 città non sono ferme a 0 punti.

Considerando, poi, i diversi parametri che compongono l'indicatore di ciclabilità, si evince che 27 città si sono dotate di biciplan; in 33 è presente un ufficio biciclette; in 40 ci sono dei cicloparcheggi di interscambio; in 12 sono presenti bicistazioni; in 12 ci sono dei sensi unici "eccetto bici", in particolare si segnala Reggio Emilia, che vanta 194 strade di questo genere.

Infine il bike-sharing, che negli ultimi anni si è caratterizzato come un servizio in rapida diffusione, si riconferma tale anche in questa edizione: è infatti presente in 52 capoluoghi di provincia. Per il bike-sharing la principale differenza è rappresentata dal sistema di prelievo: il sistema meccanico è utilizzato in 21 città, quello elettronico in 32 (Vercelli possiede entrambi i sistemi). Il numero di prelievi delle biciclette rappresenta l'indicatore migliore per verificare l'utilizzo di questo servizio: dai dati emerge che le città con il maggior numero di prelievi sono Milano con 1.426.724 (un dato molto rilevante e pari a più di 1.130 prelievi ogni 1.000 abitanti) e Torino con 1.387.633 prelievi, che in rapporto al numero di abitanti supera addirittura Milano (sono infatti 1.591 prelievi ogni 1.000 abitanti). Terza, con un notevole distacco in termini di prelievi assoluti, è Brescia con 370.000 prelievi che però in rapporto al numero di abitanti è invece largamente prima con quasi 2.000 prelievi ogni 1.000 abitanti. Interessante anche notare il forte incremento di prelievi che fanno registrare queste città: rispetto al 2011, Brescia cresce addirittura del 118% (da 170.000 prelievi a 370.000), Torino del 57% (da circa 880.000 a quasi 1.390.000) e Milano del 32% (da poco meno di 1.100.000 a oltre 1.400.000).

## Il modal share in alcune città italiane

Citta'	Spostamenti Auto (%)	Spostamenti moto/scooter (%)	Spostamenti trasporto pubblico (%)	Spostamenti in bici( %)	Spostamenti a piedi (%)
Bologna	36	11	26	7	21
Bolzano	25	5	9	28	33
Brescia	70	1	9	3	12
Cuneo	63	5	10	8	14
Ferrara	56	3	5	27	8
Firenze	30	26	17	7	20
La Spezia	44	9	21	4	22
Milano	42	6	38	4	10
Modena	75	0	7	10	0
Padova	48	11	24	17	
Parma	76		13	11	
Pavia	54	5	12	18	11
Pesaro	35	14	7	28	12
Pisa	29	12	12	17	31
Pordenone	67	1	4	19	8
Ragusa	58	23	13	0	6
Reggio Emilia	58	6	9	15	11
Roma	50	6	24	1	19
Siena	35	20	30	7	8
Torino	45	2	23	2	28
Trento	52	4	9	8	28
Treviso	56	3	8	16	13
Udine	62	6	14	12	6
Venezia	42	3	13	20	23

Fonte: Legambiente, Rete Mobilità Nuova, bikeitalia.it su dati Comuni 2013

**Piste ciclabili – Metri equivalenti di piste ciclabili ogni 100 abitanti (m\_eq/100 ab).**

Pos.	Città		Pos.	Città		Pos.	Città	
1	Reggio Emilia	38,02	36	Aosta	6,57	71	Teramo	1,67
2	Mantova	26,74	37	Massa	6,50	72	Ancona	1,54
3	Lodi	26,48	38	Rimini	6,48	73	Ragusa	1,34
4	Verbania	24,41	39	Oristano	6,11	74	Imperia	1,33
5	Vercelli	21,84	40	Savona	5,12	75	Lecco	1,25
6	Cremona	21,20	41	Biella	4,85	76	Campobasso	1,21
7	Alessandria	19,16	41	Belluno	4,85	77	Bari	1,13
8	Modena	17,53	43	Trento	4,76	78	Roma	1,08
9	Ravenna	16,90	44	Cosenza	4,70	79	Crotone	0,92
10	Piacenza	16,61	45	Benevento	4,69	80	Salerno	0,83
11	Bolzano	15,90	46	Caserta	4,51	81	Catania	0,73
12	Lecce	15,49	47	Gorizia	4,47	82	Sassari	0,65
13	Padova	15,19	48	Novara	4,22	83	Palermo	0,62
14	Pesaro	15,08	49	Terni	4,17	84	Messina	0,46
15	Forlì	14,55	50	Torino	4,13	85	Viterbo	0,34
16	Pordenone	14,10	51	Pescara	4,07	86	Trapani	0,32
17	Cuneo	14,02	52	Firenze	3,89	87	Cagliari	0,41
18	Sondrio	13,96	53	Arezzo	3,87	88	Napoli	0,29
19	Treviso	13,67	54	Pistoia	3,72	89	Genova	0,07
20	Ferrara	13,33	54	Foggia	3,72		Reggio Calabria	0,00
21	Brescia	13,25	56	Siena	3,47		Siracusa	0,00
22	Vicenza	12,67	57	Grosseto	3,35		Avellino	0,00
23	Venezia	12,50	58	Frosinone	3,19		Caltanissetta	0,00
24	Verona	10,22	59	Latina	3,14		Enna	0,00
25	Parma	12,14	60	Perugia	2,73		Isernia	0,00
26	Pisa	11,62	61	La Spezia	2,66		Nuoro	0,00
27	Prato	11,41	62	Chieti	2,57		Potenza	0,00
28	Pavia	9,74	63	Trieste	2,43		Vibo Valentia	0,00
29	Bergamo	9,54	64	Catanzaro	2,37			
30	Udine	9,37	65	Ascoli Piceno	2,21		Agrigento	nd
31	Rovigo	9,17	66	Milano	2,09		L'Aquila	nd
32	Bologna	8,61	67	Como	2,06		Matera	nd
33	Lucca	8,53	68	Livorno	1,78		Rieti	nd
34	Asti	8,34	69	Monza	1,74		Brindisi	nd
35	Varese	7,02	70	Macerata	1,73		Taranto	nd

Fonte: Legambiente, Rete Mobilità Nuova, bikeitalia.it su dati Comuni 2013

**Indice di ciclabilità (indice 0-100) che valuta con punteggio i seguenti indicatori: presenza biciplan, ufficio biciclette, cicloparcheggi di interscambio, bicistazione, sensi unici eccetto biciclette, bike-sharing.**

Pos.	Città		Pos.	Città		Pos.	Città	
1	Treviso	82,38	36	Teramo	34,58		Caltanissetta	0,00
2	Reggio Emilia	82,33	37	Gorizia	33,40		Chieti	0,00
3	Venezia	77,46	38	Pavia	32,76		Crotone	0,00
4	Ferrara	76,90	39	Mantova	30,73		Enna	0,00
5	Brescia	73,53	40	Cuneo	30,28		Imperia	0,00
6	Bolzano	73,42	41	Vercelli	28,11		L'Aquila	0,00
7	Udine	70,59	42	Frosinone	27,57		Oristano	0,00
8	Parma	69,79	43	Arezzo	27,10		Ragusa	0,00
9	Bologna	69,63	44	Terni	26,55		Siena	0,00
10	Milano	67,65	45	La Spezia	25,61		Trapani	0,00
10	Padova	67,65	46	Foggia	23,53		Verbania	0,00
10	Piacenza	67,65	46	Pesaro	23,53		Messina	nd
10	Ravenna	67,65	46	Pescara	23,53		Napoli	nd
14	Pordenone	64,71	49	Como	19,07		Brindisi	nd
15	Trento	62,26	50	Pistoia	17,75		Cagliari	nd
16	Lecce	61,74	51	Genova	17,69		Rimini	nd
17	Cremona	60,08	52	Grosseto	17,66		Siracusa	nd
18	Bergamo	59,72	53	Latina	17,65		Taranto	nd
19	Modena	59,22	53	Perugia	17,65		Agrigento	nd
20	Novara	56,82	53	Aosta	17,65		Ascoli Piceno	nd
21	Bari	55,66	53	Campobasso	17,65		Benevento	nd
22	Roma	53,61	53	Macerata	17,65		Caserta	nd
23	Lodi	52,94	53	Rovigo	17,65		Cosenza	nd
24	Verona	52,78	59	Ancona	15,92		Isernia	nd
25	Prato	51,60	60	Catania	15,14		Lecco	nd
26	Varese	48,50	61	Monza	11,76		Massa	nd
27	Biella	48,01	62	Belluno	11,76		Matera	nd
28	Forlì	44,32	63	Palermo	8,82		Nuoro	nd
29	Torino	44,12		Trieste	0,00		Potenza	nd
30	Asti	43,89		Catanzaro	0,00		Rieti	nd
31	Alessandria	41,18		Lucca	0,00		Savona	nd
31	Pisa	41,18		Reggio Calabria	0,00		Sondrio	nd
33	Livorno	37,00		Salerno	0,00		Vibo Valentia	nd
34	Vicenza	35,29		Sassari	0,00		Viterbo	nd
34	Firenze	35,29		Avellino	0,00			

Fonte: Legambiente, Rete Mobilità Nuova, bikeitalia.it su dati Comuni 2013