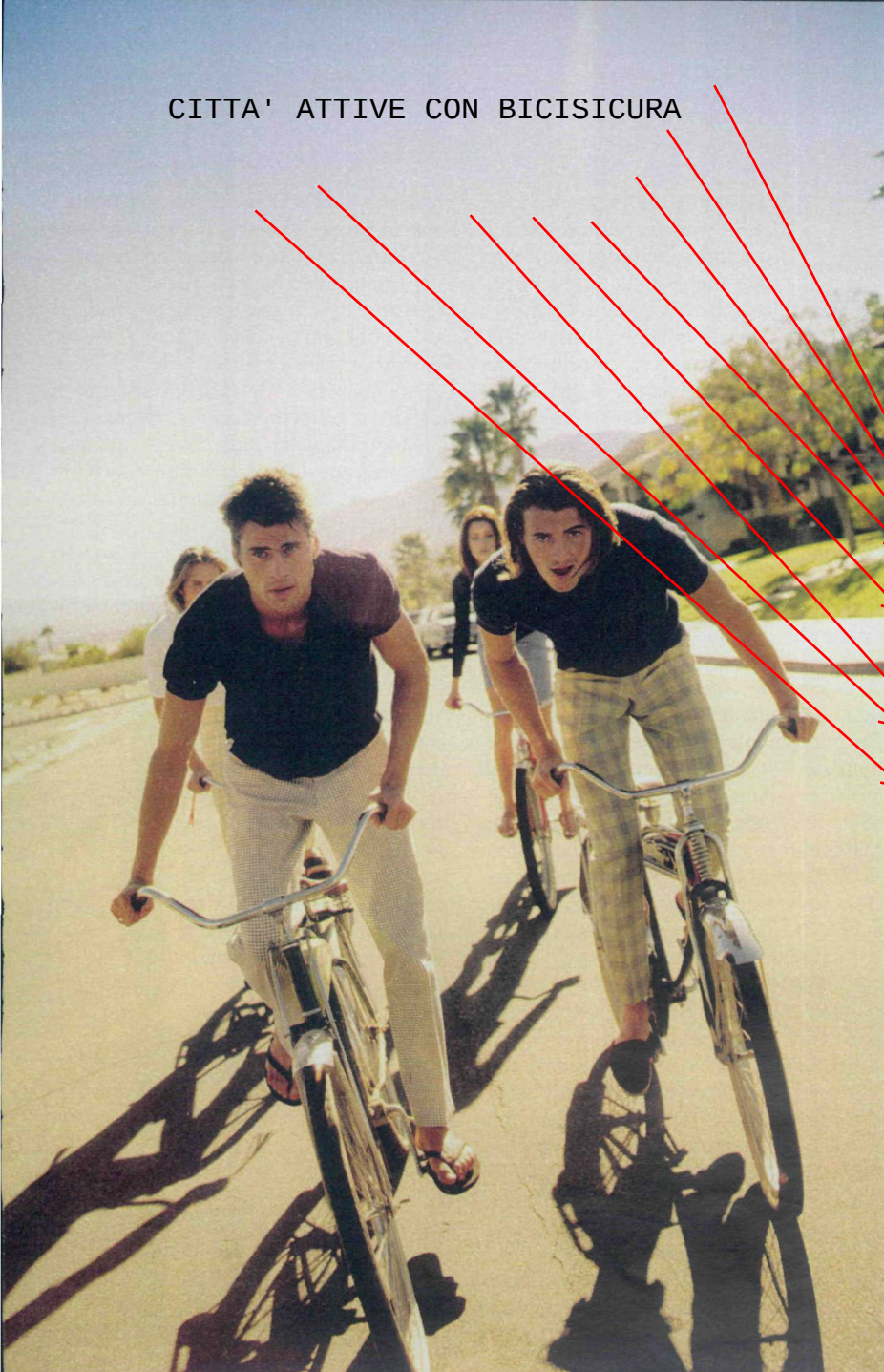


CITTA' ATTIVE CON BICISICURA

L'INDICE DI CICLABILITÀ DELLE PRINCIPALI CITTA' ITALIANE

Metri ciclabili per abitante calcolati tenendo conto di: lunghezza e tipologia di piste ciclabili, estensione di aree pedonali e "Zone 30", interventi "traffic-calming"
Dati aggiornati al 1 settembre 2010

Pos.	Città	mt/ab
1	Reggio Emilia	34,86
2	Lodi	31,14
3	Modena	28,39
4	Mantova	27,81
5	Vercelli	24,93
6	Cremona	24,57
7	Forlì	22,65
8	Ravenna	22,4
9	Cuneo	22,24
10	Ferrara	21,11
11	Piacenza	20,57
12	Brescia	19,63
13	Verbania	19,19
14	Padova	19,02
15	Sondrio	18,57
16	Lecce	16,74
17	Pavia	16,48
18	Pesaro	16,4
19	Bolzano	16,16
20	Pordenone	15,98
21	Lucca	15,86
22	Parma	15,2
23	Alessandria	13,73
24	Treviso	13,67
25	Verona	13,26
26	Rimini	11,81
27	Prato	11,78
28	Venezia	11,19
29	Udine	10,62
30	Pisa	10,29
31	Rovigo	9,62
32	Trento	9,13
33	Asti	9,13
34	Bologna	8,71
35	Massa	8,28
36	Vicenza	8,15
37	Oristano	8,09
38	Catanzaro	7,5
39	Savona	7,2
40	Cosenza	7,02
41	Benevento	6,96
42	Torino	6,77
43	Terni	6,14 ▶



genti, si sacrificano alla sosta oltre 16 milioni di metri quadrati. 2.250 campi da calcio, quasi il 10 per cento del territorio cittadino».

Eppure i casi di eccellenza in Italia non mancano, anzi. Decine di città hanno costruito intorno alla bicicletta un sistema di mobilità articolato, composto da aree ciclopedonali, "zone 30" - in cui la velocità massima consentita è di 30 chilometri orari - interventi di moderazione del traffico, rotatorie, parcheggi di scambio, servizi di

car sharing, noleggio gratuito (bike sharing) e così via. Un mosaico, in cui i percorsi dedicati sono solo un tassello. «Le piste ciclabili non fanno aumentare il numero dei ciclisti, altre misure sono molto più efficaci», sottolinea Gianni Stefanati, "bicycle manager" del Comune di **Ferrara**, gioiello rinascimentale patrimonio Unesco e capitale italiana delle due ruote. Qui il rapporto tra numero di abitanti (135 mila) e biciclette è quasi alla pari. Per capire le abitudini dei ferraresi basta prendere ▶