



Consiglio
dell'Unione europea

**Bruxelles, 5 ottobre 2023
(OR. en)**

**13832/23
ADD 1**

**TRANS 397
CLIMA 445
ENV 1083
SAN 567
IND 512
STATIS 62**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	4 ottobre 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 566 final ANNEX
Oggetto:	ALLEGATO della COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Proposta di dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 566 final ANNEX.

All.: COM(2023) 566 final ANNEX



Bruxelles, 4.10.2023
COM(2023) 566 final

ANNEX

ALLEGATO

della

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E
AL COMITATO DELLE REGIONI**

Proposta di dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica

Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica

Il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione europea proclamano solennemente la dichiarazione comune sulla mobilità ciclistica riportata in appresso

Preambolo

Considerando quanto segue:

- (1) I trasporti sono fondamentali per l'inclusione sociale e lo sviluppo economico, per creare posti di lavoro e promuovere l'accesso ad altri servizi essenziali, quali l'occupazione, l'istruzione, la sanità e l'assistenza. Costituiscono però ancora una fonte notevole di emissioni di gas a effetto serra e di inquinamento atmosferico, acustico e idrico. La congestione del traffico rimane una sfida impegnativa per l'efficienza dei sistemi di trasporto, che riduce inoltre la vivibilità delle zone colpite, con considerevoli costi per la società e l'economia.
- (2) Le forme di trasporto sostenibili sono essenziali per il conseguimento degli obiettivi dell'UE in tema di clima, azzeramento dell'inquinamento ed efficienza energetica. Tra queste, la mobilità ciclistica è una delle più sostenibili, salutari ed efficienti, con un notevole potenziale per quanto riguarda il contributo alla decarbonizzazione dei trasporti urbani e all'obiettivo a livello di UE della riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto al 1990, nonché del conseguimento della neutralità climatica entro il 2050, in linea con la normativa europea sul clima¹. Ciò aiuterà inoltre a progredire verso l'obiettivo "inquinamento zero"², con numerosi benefici collaterali in altri settori. Nell'ambito dei nostri obiettivi climatici, un ulteriore sviluppo della mobilità ciclistica è particolarmente importante per le città europee.
- (3) La mobilità ciclistica coinvolge una gamma ampia e dinamica di veicoli stradali a propulsione umana, tra cui biciclette per vari terreni, cargo bike, biciclette per il trasporto di bambini, biciclette per persone con disabilità, tricicli per adulti, biciclette reclinabili, velomobili, tandem, biciclette elettriche, pedelec veloci e rimorchi per bici. Tali veicoli, che soddisfano un ampio ventaglio di esigenze in materia di trasporti e mobilità, necessitano di infrastrutture adeguate. La mobilità ciclistica svolge un ruolo sempre più importante per il trasporto urbano delle merci, in particolare per le consegne di pacchi e lo shopping, grazie alle cargo bike e simili. Al fine di sfruttare appieno il potenziale della mobilità ciclistica, le politiche in materia dovrebbero riflettere tale diversità.
- (4) Affinché possa esprimere appieno il proprio potenziale, la mobilità ciclistica dovrebbe essere oggetto di adeguate politiche di mobilità urbana a tutti i livelli di governance e finanziamento, pianificazione dei trasporti, sensibilizzazione, assegnazione degli spazi, elaborazione delle norme di sicurezza e realizzazione di infrastrutture adeguate, anche

¹ [Regolamento \(UE\) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento \(CE\) n. 401/2009 e il regolamento \(UE\) 2018/1999 \("Normativa europea sul clima"\).](#)

COM(2020) 789 final.

² L'8° programma di azione per l'ambiente (decisione (UE) 2022/591) invita la Commissione, gli Stati membri, le autorità regionali e locali e i portatori di interessi, a seconda dei casi, a rafforzare gli incentivi a favore dell'ambiente e a eliminare gradualmente i sussidi nocivi per l'ambiente, in particolare i sussidi per i combustibili fossili, a livello di Unione, nazionale, regionale e locale.

con un'attenzione particolare nei confronti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Ad esempio, il concetto dell'UE per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile³ pone al centro la mobilità attiva, compresa quella ciclistica. Le misure a sostegno della mobilità ciclistica devono essere comunicate nell'ambito del pilastro relativo alla decarbonizzazione dei piani nazionali per l'energia e il clima e devono essere adeguatamente prese in considerazione nei piani della missione di Orizzonte Europa su 100 città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030.

- (5) La mobilità ciclistica migliora l'inclusività sociale, contribuendo alla salute fisica e mentale e al benessere delle persone. Si tratta di un'attività fisica moderata che riduce i rischi per la salute e i decessi prematuri legati a stili di vita sedentari. Le biciclette a pedalata assistita (biciclette elettriche, pedelec veloci) sono sempre più popolari: consentono di coprire distanze più lunghe, soddisfano le esigenze di mobilità e di trasporto delle famiglie e delle piccole e medie imprese (PMI) e raggiungono gruppi ulteriori, come gli anziani e le persone con disabilità o a mobilità ridotta.
- (6) Maggiori e migliori infrastrutture ciclabili sicure in tutta l'UE sono essenziali per attrarre un maggior numero di persone verso la mobilità ciclistica, all'interno delle zone urbane e rurali e tra di esse. Una migliore infrastruttura ciclabile andrà a beneficio anche di altri mezzi, come le soluzioni di micromobilità.
- (7) Per far crescere la platea di quanti ricorrono alla mobilità ciclistica sono necessari finanziamenti appositi a livello locale, nazionale ed europeo. Un livello adeguato di investimenti è un prerequisito per migliorare in modo significativo le condizioni per la mobilità ciclistica ed eseguire la manutenzione delle infrastrutture.
- (8) La sicurezza è un prerequisito per incoraggiare le persone a ricorrere alla mobilità ciclistica, in particolare i gruppi che potrebbero avere ancora esitazioni, tra cui molte donne, bambini e anziani. Oltre a infrastrutture più sicure, come piste ciclabili separate e parcheggi sicuri, tutti gli elementi dell'approccio "Safe System" devono essere applicati sia ai veicoli della mobilità ciclistica che a quelli motorizzati e ai conducenti che condividono la strada con i ciclisti. Ciò comprende velocità sicure, un uso sicuro delle strade e veicoli sicuri, il tutto sostenuto da una rigorosa applicazione delle norme sulla circolazione stradale. L'elaborazione di norme per le piste ciclabili aumenterebbe la sicurezza delle nuove infrastrutture ciclabili fin dalla progettazione. La formazione e l'istruzione, ad esempio nelle scuole, possono contribuire a promuovere una mobilità ciclistica sicura.
- (9) L'industria europea della mobilità ciclistica è innovatrice e leader a livello mondiale, e costituisce un settore economico importante e in crescita. Attualmente rappresenta oltre 1 000 PMI⁴ e assicura un milione di posti di lavoro, con potenziale per molti altri.
- (10) La mobilità ciclistica costituisce anche un fattore determinante per il turismo sostenibile e contribuisce alla connettività all'interno delle zone rurali e urbane e tra di esse, in particolare in combinazione con treni, autobus e altri modi di trasporto, per dare vita a servizi di mobilità multimodale. Apporta benefici tangibili all'economia locale, in particolare alle PMI.
- (11) I dati sulla mobilità ciclistica non sono raccolti in modo coerente nell'UE. Ciò incide sulla scelta ottimale degli investimenti nel settore dei trasporti e sulla valutazione dell'efficacia delle misure già adottate.

³ Raccomandazione (UE) 2023/550 della Commissione, dell'8 marzo 2023, sui programmi nazionali di sostegno alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

⁴ In particolare assistenza e riparazione, vendita al dettaglio ecc.

- (12) Si prevede che i principi inclusi nella presente dichiarazione contribuiranno al conseguimento degli obiettivi climatici e ambientali dell'UE, compresi in particolare il piano d'azione per l'inquinamento zero⁵ e gli altri obiettivi del Green Deal europeo, della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁶ e del nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana⁷.
- (13) Nel febbraio 2023 il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione sull'elaborazione di una strategia dell'UE per la mobilità ciclistica⁸. Nel 2022 sei Stati membri dell'UE hanno messo a punto una dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica, che ad oggi è stata sottoscritta dalla maggior parte degli Stati membri⁹.
- (14) La promozione e l'attuazione dei principi contenuti nella presente dichiarazione costituiscono un impegno politico per l'Unione. L'Unione è responsabile dell'attuazione della presente dichiarazione in collaborazione con i suoi Stati membri, conformemente alle rispettive competenze e nel pieno rispetto del diritto dell'Unione.

Dichiarazione sulla mobilità ciclistica

Intendiamo sfruttare tutto il potenziale della mobilità ciclistica nell'UE. La dichiarazione riconosce che la mobilità ciclistica è una delle forme di trasporto e svago più sostenibili, accessibili e inclusive, a basso costo e salutari, e prende atto della sua importanza fondamentale per la società e l'economia europea. La dichiarazione dovrebbe fungere da bussola strategica per le politiche e le iniziative attuali e future sulla mobilità ciclistica.

Dichiariamo pertanto quanto segue:

Capo I – Sviluppo e rafforzamento delle politiche sulla mobilità ciclistica

Insieme alle autorità regionali e locali, l'UE e i suoi Stati membri hanno un ruolo fondamentale da svolgere nel sostenere l'ulteriore diffusione della mobilità ciclistica.

Ci impegniamo a:

1. sviluppare, adottare e rafforzare le politiche e le strategie in tema di mobilità ciclistica a tutti i livelli di governance;
2. adottare le misure necessarie per attuare tali politiche e strategie il più rapidamente possibile;
3. dare priorità alle misure a favore della mobilità ciclistica per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile, che includano anche la fascia più ampia di pendolarismo oltre i confini comunali;
4. incoraggiare le imprese, le organizzazioni e le istituzioni a promuovere la mobilità ciclistica attraverso programmi di gestione della mobilità, come incentivi a recarsi al lavoro in bicicletta, la fornitura di biciclette (elettriche) aziendali, parcheggi e strutture adeguati per la mobilità ciclistica e l'uso di servizi di consegna basati sulle biciclette;

⁵ Comunicazione della Commissione, Un percorso verso un pianeta più sano per tutti – Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ COM(2021) 811 final.

⁸ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_IT.html

⁹ <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

5. promuovere la mobilità ciclistica come mezzo salutare di trasporto o svago mediante campagne di sensibilizzazione e promozione, lo sviluppo di capacità e la formazione di professionisti della mobilità attiva, anche nei pertinenti consessi internazionali.

Capo II – Incoraggiamento a una mobilità inclusiva, salutare e a prezzi accessibili

Tutti, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta, indipendentemente dall'età e dal genere, dovrebbero avere accesso alla mobilità, e la mobilità ciclistica può dare un contributo importante in tal senso. La mobilità ciclistica dovrebbe inoltre essere economicamente accessibile a prescindere dal livello di reddito, e dovrebbe essere promossa in quanto vantaggiosa per la salute fisica e mentale.

Ci impegniamo a:

6. aumentare il ricorso alla mobilità ciclistica per promuovere l'inclusione sociale, prestando particolare attenzione alle esigenze delle donne, dei bambini, degli anziani e dei gruppi vulnerabili ed emarginati;
7. adottare misure per consentire un migliore accesso alla mobilità ciclistica alle persone con disabilità o a mobilità ridotta;
8. adottare misure per promuovere la mobilità attiva degli anziani e contribuire in tal modo all'invecchiamento attivo;
9. fornire una formazione mirata sulla mobilità ciclistica, in particolare ai bambini e ai gruppi vulnerabili ed emarginati;
10. prendere atto della possibilità, per gli Stati membri, di applicare aliquote IVA ridotte per la fornitura, il noleggio e la riparazione di biciclette e biciclette elettriche introdotta dalla direttiva (UE) 2022/542¹⁰ del Consiglio al fine di aumentare l'accessibilità economica.

Capo III – Realizzazione di infrastrutture ciclabili più numerose e migliori

Migliorare la qualità, la quantità, la continuità e l'attrattiva delle infrastrutture ciclabili è essenziale per promuovere un maggiore ricorso alla mobilità ciclistica.

Ci impegniamo a:

11. aumentare in modo significativo le infrastrutture ciclabili sicure e coerenti in tutta Europa;
12. elaborare e utilizzare orientamenti dell'UE sulle norme per i requisiti di qualità relativi agli utenti della strada vulnerabili, compresi i ciclisti, ai sensi della direttiva (UE) 2019/1936 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali¹¹;
13. riservare spazio sufficiente ai ciclisti e agli altri utenti della strada vulnerabili per aumentare i livelli di sicurezza, in particolare attraverso la separazione fisica delle piste ciclabili dal traffico motorizzato, ove possibile;
14. adoperarci per creare una rete ciclistica coerente nelle città e migliorare la connettività tra le zone suburbane e rurali e i centri delle città, comprensiva di autostrade ciclabili;

¹⁰ Direttiva (UE) 2022/542 del Consiglio, del 5 aprile 2022, recante modifica delle direttive 2006/112/CE e (UE) 2020/285 per quanto riguarda le aliquote dell'imposta sul valore aggiunto (GU L 107 del 6.4.2022, pag. 1).

¹¹ Direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 305 del 26.11.2019, pag. 1).

15. garantire la disponibilità di posti bici sicuri e protetti nelle zone urbane e rurali, anche presso le stazioni ferroviarie e degli autobus e i nodi di mobilità;
16. favorire la realizzazione di punti di ricarica per le biciclette elettriche nell'ambito della pianificazione urbana, oltre che in corrispondenza dei posti bici situati all'interno e all'esterno degli edifici.

Capo IV – Incremento degli investimenti e instaurazione di condizioni favorevoli per la mobilità ciclistica

Sono necessari maggiori investimenti per sfruttare il potenziale della mobilità ciclistica.

Ci impegniamo a:

17. fornire sostegno tecnico, fondi e finanziamenti per contribuire all'elaborazione e all'attuazione di strategie per la mobilità ciclistica e ai relativi investimenti; ciò comprende l'utilizzo degli strumenti disponibili dell'UE, in particolare il Fondo sociale per il clima, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale, lo strumento di sostegno tecnico¹² e il dispositivo per la ripresa e la resilienza, a sostegno delle misure a favore della mobilità ciclistica;
18. tenere conto della mobilità ciclistica negli investimenti a tutti i livelli di governance¹³.

Capo V – Aumento della sicurezza stradale

Tutti dovrebbero poter circolare in modo sicuro e protetto.

Ci impegniamo a:

19. adoperarci per realizzare l'obiettivo "zero vittime"¹⁴ (zero vittime della strada entro il 2050), anche per gli utenti della strada vulnerabili, conseguendo nel contempo un traguardo intermedio di riduzione del 50 % dei decessi e delle lesioni gravi entro il 2030, in linea con la dichiarazione di La Valletta¹⁵;
20. applicare le norme e la legislazione in materia di sicurezza stradale per garantire la coesistenza di diversi mezzi di trasporto, con particolare attenzione alla tutela dei ciclisti e degli altri utenti della strada vulnerabili;
21. fare in modo che le norme relative ai requisiti di sicurezza applicabili alle biciclette elettriche siano sostanziali e promuoverne l'attuazione;
22. migliorare la sicurezza dei posti bici pubblici (compresi il bike sharing e i nodi multimodali) e intensificare gli sforzi per affrontare il problema dei furti di biciclette;
23. rafforzare la formazione in tema di mobilità ciclistica, compreso l'insegnamento ai bambini e ai giovani, e le campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale, in particolare sui principali rischi per i ciclisti, e sostenere l'uso sicuro delle biciclette e

¹² Regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 febbraio 2021, che istituisce uno strumento di sostegno tecnico – [EUR-Lex - 32021R0240 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹³ Anche per quanto riguarda i piani nazionali per l'energia e il clima (introdotti dal regolamento (UE) 2018/1999 sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima).

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_it

¹⁵ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/it/pdf>

delle biciclette elettriche, nonché svolgere opera di sensibilizzazione verso la sicurezza degli utenti della strada vulnerabili nell'ambito dei corsi di formazione dei conducenti.

Capo VI – Sostegno ai lavori verdi di qualità e allo sviluppo di un'industria europea della mobilità ciclistica di livello mondiale

Una maggiore diffusione della mobilità ciclistica significa più posti di lavoro locali di alta qualità ed è vantaggiosa per l'economia e l'industria della mobilità ciclistica dell'UE, oltre a contribuire agli obiettivi della strategia industriale dell'UE.

Ci impegniamo a:

24. creare le condizioni per un aumento della produzione europea di un'ampia gamma di biciclette (tra cui biciclette elettriche, pedelec veloci e biciclette per persone con disabilità) e dei relativi componenti, compresi l'accesso ai materiali, le attrezzature e il mantenimento di condizioni di parità a livello mondiale attraverso gli strumenti di difesa commerciale dell'UE esistenti;
25. sostenere il settore dei servizi per le biciclette, compresi i soggetti dell'economia sociale e l'uso circolare delle biciclette (riutilizzo, riparazione e noleggio);
26. creare condizioni favorevoli per stimolare posti di lavoro di alta qualità e cluster della mobilità ciclistica, anche nel cicloturismo, al fine di aumentare in modo significativo il numero di posti di lavoro di qualità legati alla mobilità ciclistica, sostenere le PMI e promuovere le competenze e la formazione professionale nel settore;
27. rendere il settore più attraente e consentire importanti transizioni professionali da altre industrie rilevanti;
28. riconoscere l'industria europea della mobilità ciclistica quale partner nel sistema di mobilità al fine di rafforzare la resilienza, la sostenibilità, la circolarità e la digitalizzazione nel settore della mobilità ciclistica;
29. sostenere le industrie dei servizi connessi alla mobilità ciclistica, come il bike sharing e la ciclogistica, in particolare nelle città, anche rafforzando l'integrazione della ciclogistica nel sistema logistico.

Capo VII – Sostegno alla multimodalità e al cicloturismo

La mobilità ciclistica dovrebbe svolgere un ruolo chiave per il miglioramento della connettività multimodale e del turismo multimodale, in particolare in combinazione con treni, autobus e altri modi di trasporto, sia nelle zone urbane che in quelle rurali.

Ci impegniamo a:

30. promuovere e attuare soluzioni multimodali nelle zone urbane, suburbane e rurali, nonché per i viaggi a lunga distanza, creando maggiori sinergie tra la mobilità ciclistica e altri modi di trasporto, ad esempio consentendo il trasporto di un maggior numero di biciclette su autobus e treni e mettendo a disposizione aree di parcheggio protette e più sicure per le biciclette nelle stazioni e nei nodi di mobilità;
31. sostenere i sistemi di bike sharing come soluzione di primo e ultimo miglio per l'accesso ai servizi di trasporto pubblico;
32. creare condizioni favorevoli per sostenere la mobilità ciclistica come mezzo sostenibile di svago e turismo.

Capo VIII – Miglioramento della raccolta di dati sulla mobilità ciclistica

I dati sulla mobilità ciclistica devono essere raccolti allo stesso modo in tutta l'UE per un monitoraggio efficace dei progressi nell'attuazione dei principi e degli impegni contenuti nella presente dichiarazione.

Ci impegniamo a:

33. monitorare l'attuazione dei nostri impegni;
34. consentire la misurazione continua dei progressi compiuti nel ricorso alla mobilità ciclistica nell'UE stabilendo una base di riferimento a livello di UE che comprenda la lunghezza della rete e la sua densità, la qualità e l'accessibilità delle infrastrutture ciclabili e dei servizi per diversi tipi di utenti, la quota della mobilità ciclistica sul totale delle attività di trasporto e mobilità e il numero di lesioni gravi e decessi tra i ciclisti;
35. sviluppare indicatori armonizzati relativi alla mobilità ciclistica per i nodi urbani della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);
36. elaborare statistiche sulla mobilità ciclistica e sulle relative infrastrutture a livello locale, nazionale e di UE, con la collaborazione tra gli Stati membri ed Eurostat per la raccolta di dati sulla mobilità ciclistica.