

Bruxelles, 13 ottobre 2025
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	30 settembre 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2025) 566 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO sui progressi compiuti nell'attuazione della dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 566 final.

All.: COM(2025) 566 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 30.9.2025
COM(2025) 566 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO
EUROPEO**

sui progressi compiuti nell'attuazione della dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica

1. INTRODUZIONE

La dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica¹ è una dichiarazione politica comune firmata dal Parlamento europeo, dal Consiglio e dalla Commissione europea il 3 aprile 2024. Si tratta del primo documento che riconosce la mobilità ciclistica come una delle forme di trasporto e svago più sostenibili, accessibili e inclusive, a basso costo e salutari, con un elevato valore aggiunto per l'UE e la nostra economia.

I trasporti sono di fondamentale importanza per l'inclusione sociale e lo sviluppo economico, così come per la creazione di posti di lavoro e la promozione dell'accesso ai servizi essenziali. Costituiscono però ancora un'importante fonte di emissioni di gas a effetto serra e di inquinamento. Obiettivo della dichiarazione è sfruttare tutto il potenziale della mobilità ciclistica nell'UE per contribuire ad affrontare queste sfide.

La dichiarazione delinea l'orientamento delle politiche e delle iniziative attuali e future sulla mobilità ciclistica.

Essa definisce otto principi e 36 impegni politici da assumere a livello dell'UE, nazionale, regionale e locale al fine di orientare i futuri sviluppi delle politiche e l'attuazione coerente delle misure. Pur non essendo giuridicamente vincolante, la dichiarazione riveste una notevole importanza politica, in quanto riconosce che la promozione e l'attuazione dei suoi principi costituiscono un impegno e una responsabilità condivisi dell'UE e dei suoi Stati membri.

Per ciascun capitolo della dichiarazione, la presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori presenta una panoramica generale delle azioni intraprese nel contesto delle politiche, delle misure e delle iniziative a favore della mobilità ciclistica a livello europeo, nazionale, regionale e locale che contribuiscono all'attuazione dei principi della dichiarazione. La relazione fornisce esempi dei progressi compiuti in tal senso e descrive le possibili modalità di promozione della mobilità ciclistica, con l'obiettivo di aumentarne e agevolarne l'ulteriore diffusione.

2. CAPO I – SVILUPPO E RAFFORZAMENTO DELLE POLITICHE SULLA MOBILITÀ CICLISTICA

A livello dell'UE, quale seguito immediato alla dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica, la Commissione europea ha invitato gli Stati membri a designare i rispettivi punti di contatto nazionali per la mobilità ciclistica. Questa nuova rete specifica discute le sfide comuni, condivide le migliori pratiche e le misure di attuazione e monitora i progressi a livello nazionale e dell'UE. La rete comprende i punti di contatto nazionali di 26 Stati membri² ed è stata formalmente istituita nell'ambito del gruppo di esperti sulla mobilità urbana (EGUM)³. Inoltre, al fine di garantire un approccio inclusivo e coinvolgere attivamente una gamma più ampia di portatori di interessi, comprese le associazioni delle città e delle regioni e i rappresentanti dell'industria, è stato creato un sottogruppo specifico nell'ambito di tale gruppo per monitorare l'attuazione della dichiarazione.

Il gruppo di esperti sulla mobilità urbana ha individuato e monitorato oltre 20 misure nazionali, tra cui strategie, piani, dichiarazioni e sviluppi delle politiche nuovi o recentemente aggiornati

¹ GU C, C/2024/2377, 3.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² Al momento della stesura della relazione sullo stato di avanzamento dei lavori, l'Italia non aveva ancora designato un punto di contatto nazionale per la mobilità ciclistica.

³ [E03863](#) istituito dalla [Commission decision \(C\(2022\) 5320\)](#).

in tema di mobilità ciclistica⁴. Alcune di queste misure sono state adottate come conseguenza diretta della dichiarazione. Ad oggi 14 Stati membri dell'UE hanno adottato una strategia nazionale per la mobilità ciclistica o un piano analogo⁵. Diversi paesi lavorano all'elaborazione di nuovi piani strategici e all'aggiornamento o all'attuazione di quelli esistenti. Ad esempio la Lituania ha compiuto un significativo passo avanti adottando la prima strategia nazionale per la mobilità ciclistica⁶. Ha inoltre introdotto una nuova normativa sulla pianificazione e sulla progettazione delle infrastrutture ciclabili⁷, che stabilisce norme nazionali volte a garantire strutture per la mobilità ciclistica sicure, accessibili e di alta qualità.

La dichiarazione ha inoltre incoraggiato le autorità cittadine ad agire.

Ad esempio Parma (Italia) ha presentato una lettera di impegno relativa all'attuazione della dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica⁸, incentrata sullo sviluppo e sul miglioramento delle infrastrutture ciclabili, sulla promozione della mobilità ciclistica quale modalità privilegiata per gli spostamenti quotidiani e sul sostegno alle imprese e ai servizi ad essa connessi.

Al contempo l'area metropolitana di Barcellona (Spagna) ha formalmente approvato la dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica durante la sessione plenaria del consiglio metropolitano⁹. Gli sforzi per conseguire la neutralità climatica hanno riguardato in particolare i) lo sviluppo delle infrastrutture ciclabili esistenti, ii) la realizzazione di parcheggi sicuri per biciclette e la loro ottimizzazione, iii) il sostegno al bike sharing pubblico metropolitano e iv) l'organizzazione di attività di formazione e istruzione.

Diverse città dell'UE compiono analoghi progressi e dimostrano un forte impegno nello sviluppo, nell'adattamento e nel rafforzamento delle politiche e delle strategie in tema di mobilità ciclistica per conseguire i loro ambiziosi obiettivi di neutralità climatica. L'impegno a conseguire tali obiettivi è stato assunto attraverso i contratti cittadini per il clima¹⁰ nell'ambito della missione "100 città intelligenti e a impatto climatico zero"¹¹. Ad esempio Dresda (Germania) mira ad aumentare la percentuale della mobilità ciclistica portandola al 75 % entro il 2035, mentre Aarhus (Danimarca) intende portarla al 50 % entro il 2030; Gävle prevede di diventare una delle città con la maggiore mobilità ciclistica della Svezia entro il 2025 e di raddoppiare entro tale data il numero di spostamenti in bicicletta rispetto al 2018.

Oltre le frontiere dell'UE, l'adozione della dichiarazione dell'UE sulla mobilità ciclistica ha ispirato iniziative analoghe, come la dichiarazione per una mobilità verde delle parti dell'Europa sudorientale e dei partecipanti osservatori, adottata in occasione del vertice sulla

⁴ Contributo del gruppo di esperti sulla mobilità urbana alla relazione sullo stato di avanzamento dei lavori, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=it.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en?prefLang=it.

mobilità verde organizzato dalla Comunità dei trasporti¹² il 6 e 7 giugno 2024 a Sarajevo (Bosnia-Erzegovina)¹³.

Al contempo diverse altre azioni a livello di UE/nazionale/locale promuovono lo sviluppo/l'adozione della mobilità ciclistica nell'UE.

Piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS)

Il regolamento (UE) 2024/1679¹⁴, che definisce un'ulteriore tappa fondamentale a livello dell'UE, introduce l'obbligo giuridico per 431 zone urbane di adottare un PUMS entro il 2025. Dispone inoltre entro il 2030 lo sviluppo di nodi passeggeri multimodali per favorire i collegamenti del primo e dell'ultimo miglio, compreso l'accesso alle infrastrutture di trasporto pubblico e alla mobilità attiva. Il regolamento prevede requisiti volti a garantire la continuità e l'accessibilità dei percorsi ciclabili in caso di costruzione o ammodernamento delle infrastrutture e a realizzare parcheggi per biciclette nei pressi delle stazioni ferroviarie al fine di promuovere modi di trasporto attivi.

La versione aggiornata del documento di orientamento del 2019 sulle modalità per sostenere e incoraggiare la mobilità ciclistica nell'ambito di un SUMP sarà presentata alla fine del 2025 e integrerà le più recenti conoscenze e migliori pratiche per aiutare le città a migliorare le infrastrutture, le politiche e attività promozionali in tema di mobilità ciclistica.

Numerose città hanno incluso misure che danno priorità alla mobilità ciclistica nei loro PUMS. Ad esempio Münster (Germania) si concentra sulla costruzione di strade di alta qualità che danno priorità ai ciclisti e all'ammodernamento della rete ciclistica, mentre Barcellona (Spagna) ha sviluppato un programma per le biciclette e i veicoli di mobilità personale nell'ambito del suo piano di mobilità urbana 2024, incentrato su ampi miglioramenti della rete e sul rafforzamento della sicurezza delle infrastrutture ciclabili. A Bologna (Italia) la pianificazione della mobilità è servita per la prima volta come punto di partenza per lo sviluppo del piano territoriale metropolitano¹⁵. Tale piano aiuta 55 comuni dell'area metropolitana ad allineare le politiche in materia di uso del suolo e le strategie di mobilità, integrando gli strumenti operativi fondamentali e le principali strategie settoriali come il piano metropolitano per la mobilità ciclistica. Vilnius ha ricevuto il titolo di Capitale verde europea¹⁶ per il 2025 come leader nella transizione verde della città, anche in relazione alle misure a favore della mobilità ciclistica in linea con il suo PUMS, quali lo sviluppo continuo di piste ciclabili e una nuova norma per le infrastrutture stradali volta a dare priorità alla mobilità attiva.

Modelli di mobilità

Sulla base di un'analisi approfondita condotta in tutti gli Stati membri dell'UE nel 2021, i cui primi risultati sono stati riportati nello studio del 2022 sui nuovi modelli di mobilità nelle città

¹² La Comunità dei trasporti è un'organizzazione internazionale che opera nel settore della mobilità e dei trasporti e conta 36 partecipanti: gli Stati membri dell'Unione europea rappresentati dalla Commissione europea, le sei parti dell'Europa sudorientale (Repubblica di Albania, Bosnia-Erzegovina, Kosovo*, Montenegro, Repubblica di Macedonia del Nord e Repubblica di Serbia) e i tre partecipanti osservatori (Georgia, Repubblica di Moldova e Ucraina), <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(allegato II – Impegnarsi per un futuro più verde – Dichiarazione sulla mobilità ciclistica come modo di trasporto sostenibile)].

¹⁴ Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en?prefLang=it.

europee¹⁷, uno studio dell'UE attualmente in corso amplia l'analisi dei dati per comprendere meglio gli effetti delle caratteristiche sociodemografiche sui comportamenti di viaggio. Lo studio prende in esame la mobilità ciclistica come uno dei diversi modi di trasporto oggetto di analisi. I suoi risultati dovrebbero fornire ulteriori spunti sulla diffusione della mobilità ciclistica e sui potenziali sviluppi futuri. Da un'analisi preliminare emerge che la percentuale relativa alla mobilità ciclistica rimane relativamente costante a livello nazionale.

Gestione della mobilità

Il premio annuale MOBILITYACTION¹⁸ riconosce l'eccellenza nei programmi di gestione della mobilità realizzati da imprese, istituzioni, organizzazioni della società civile, iniziative dei cittadini e comuni. Negli ultimi due anni della campagna numerosi finalisti hanno avviato iniziative efficaci per promuovere la mobilità ciclistica. Tra gli esempi figurano le piattaforme online interattive che incoraggiano gli studenti a ricorrere alla mobilità ciclistica e pedonale, i servizi di manutenzione delle biciclette sul luogo di lavoro e le sfide sull'uso delle biciclette per raggiungere la scuola.

Inoltre molte città promuovono attività di gestione della mobilità. Budapest (Ungheria) si distingue per il suo piano di mobilità casa-lavoro, che incoraggia le imprese a svolgere un ruolo attivo nel modificare le abitudini di pendolarismo dei loro dipendenti a favore di alternative di trasporto più sostenibili. Il piano di Budapest comprende iniziative come "Bikebus" e "Bike to Work", che promuovono la mobilità ciclistica attraverso pedalate di gruppo organizzate e campagne rivolte ai luoghi di lavoro.

Una relazione della Federazione europea dei ciclisti (ECF) evidenzia come il leasing di biciclette da parte delle imprese nell'ambito dei programmi di gestione della mobilità, sperimentati per la prima volta in Germania, abbia portato a una flotta attiva di 2,1 milioni di biciclette in leasing entro la fine del 2024, con un tasso di crescita medio annuo del 30 % dal 2019¹⁹.

Per esaminare, analizzare e valutare ulteriormente l'efficacia dei programmi di gestione della mobilità che orientano i cambiamenti comportamentali verso la mobilità attiva, nel 2024 la Commissione ha pubblicato un apposito invito nell'ambito del quale un progetto selezionato poteva ricevere 5 milioni di EUR²⁰.

Promozione della mobilità ciclistica come mezzo salutare di trasporto o svago

I premi Capitale verde europea e Foglia verde europea²¹ sono conferiti alle città che dimostrano un impegno eccezionale nei confronti della sostenibilità ambientale in settori chiave quali la qualità dell'aria, la riduzione del rumore, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento agli stessi. La promozione e l'attuazione di soluzioni di mobilità urbana sostenibile, come le misure a favore della mobilità ciclistica, costituiscono una parte importante di tale riconoscimento. Analogamente l'iniziativa dell'UE "Green City Accord"²² volta a migliorare la governance ambientale urbana in tutta Europa è in linea con la mobilità ciclistica,

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities – Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea; Studio sui nuovi modelli di mobilità: indicazioni sulla mobilità dei passeggeri e sulla logistica urbana – Commissione europea.](#)

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows/>.

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Mobility Management Plans and Behavioural Change, CSA 5M, apertura: 17 settembre 2024, scadenza: 16 gennaio 2025.](#)

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en?prefLang=it

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_en?prefLang=it

in quanto incoraggia le città a migliorare la loro qualità dell'aria, a ridurre l'inquinamento acustico e ad ampliare le aree verdi, promuovendo in tal modo una mobilità attiva e sostenibile.

Attraverso campagne di sensibilizzazione e promozione la Settimana europea della mobilità²³ ha dedicato l'edizione 2024 al tema "spazio pubblico condiviso". Alla campagna hanno partecipato oltre 2 700 città di oltre 45 paesi²⁴ di tutto il mondo. Le infrastrutture ciclabili sicure e le buone pratiche sono state al centro anche del programma Scambio dell'UE in materia di sicurezza stradale²⁵.

Nell'ambito dell'iniziativa CIVITAS è stato organizzato un forum di scambio tra politici²⁶ sull'attuazione della dichiarazione, sottolineando l'importanza di collaborare a tutti i livelli.

A livello nazionale il gruppo di esperti sulla mobilità urbana ha individuato diverse campagne di sensibilizzazione, consultazioni pubbliche e corsi di formazione per i professionisti e altre forme specifiche di impegno²⁷. Ad esempio in Cechia è stata avviata una campagna incentrata sulle misure di moderazione del traffico nelle città e nelle regioni, tra cui la promozione della mobilità ciclistica²⁸. In Francia il Centro di studi e competenze sui rischi, l'ambiente, la mobilità e la pianificazione urbana (CEREMA) dispone di una piattaforma collaborativa aperta per lo scambio di migliori pratiche, sfide e conoscenze, con un apposito gruppo speciale per la mobilità ciclistica²⁹. La piattaforma è liberamente accessibile alle autorità locali, ai servizi governativi, alle associazioni, alle istituzioni accademiche, alle ONG e alla società civile. Si tratta di un punto per lo scambio e la diffusione di notizie e per la condivisione di riscontri e risorse su tutte le tematiche connesse alla mobilità ciclistica (servizi, formazione, comunicazioni, gestione della mobilità, sviluppo ecc.).

A livello regionale il *Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität* ha organizzato un corso di formazione avanzata per i pianificatori del traffico pedonale e ciclistico, con l'obiettivo di aiutarli ad affinare le loro competenze e incoraggiare una pianificazione del traffico adatta ai ciclisti e orientata alle biciclette³⁰.

Città come Ioannina (Grecia), Padova (Italia) e Breslavia (Polonia) forniscono esempi di coinvolgimento del pubblico attraverso seminari, campagne di comunicazione e programmi d'azione locali, che contribuiscono a definire e convalidare le misure e i progetti relativi alla mobilità ciclistica a livello comunale.

Per quanto riguarda la promozione, lo scambio di conoscenze, le buone pratiche e la formazione, sono in corso valide iniziative anche a livello internazionale. In particolare, i Paesi Bassi, assieme al Belgio e al Lussemburgo hanno avviato nel 2023 il programma globale di sviluppo delle capacità "ACTIVE"³¹. Si tratta di un'alleanza di portatori di interessi nell'ambito della mobilità attiva che mira a formare 10 000 esperti in mobilità del Sud del mondo, nei paesi a basso e medio reddito entro 10 anni.

²³ Campagna faro annuale della Commissione europea sulla mobilità sostenibile, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EUROPEAN MOBILITY WEEK |Participating towns and cities](https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/)

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=it.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

3. CAPO II – INCORAGGIAMENTO A UNA MOBILITÀ INCLUSIVA, SALUTARE E A PREZZI ACCESSIBILI

La maggior parte degli sviluppi a livello dell'UE si è concentrata sulla sensibilizzazione in merito ai benefici per la salute derivanti dalla mobilità ciclistica e sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico.

Le azioni volte a promuovere la mobilità ciclistica contribuiscono alla prevenzione delle malattie non trasmissibili e possono ridurre del 10 % il rischio complessivo di mortalità³². Nell'ambito dell'iniziativa dell'UE "Healthier Together" sulle malattie non trasmissibili³³, la Commissione sostiene gli Stati membri nelle azioni di promozione della salute e di prevenzione delle malattie. Attraverso il programma EU4Health³⁴ la Commissione sostiene il lavoro collaborativo ("azioni congiunte") tra gli Stati membri e i progetti guidati dai portatori di interessi intesi a promuovere l'attività fisica, compresa la mobilità ciclistica. Ne è un esempio l'azione congiunta PreventNCD³⁵, sostenuta con 76 milioni di EUR, che prevede un pacchetto di lavoro specifico sugli ambienti di vita sani che mira ad attuare e valutare gli interventi sui principali determinanti della salute, comprese le attività relative agli ambienti senz'auto e all'attività fisica o agli ambienti urbani. La Commissione sostiene l'individuazione e la raccolta delle migliori pratiche e di quelle più promettenti attraverso il portale dell'UE sulle migliori pratiche in materia di sanità pubblica³⁶, dove sono disponibili pratiche concrete, basate su elementi comprovati, da utilizzare come fonte di ispirazione e per un eventuale trasferimento.

Come risultato diretto dell'adozione della dichiarazione, è stato pubblicato un apposito invito a presentare proposte del valore di 12 milioni di EUR nell'ambito del programma di lavoro delle missioni di Orizzonte Europa per il 2025 (sostenuto congiuntamente dalla missione sul cancro e dalla missione "100 città intelligenti e a impatto climatico zero") per aumentare ulteriormente la diffusione della mobilità ciclistica al fine di sfruttare i benefici per la salute e promuovere la mobilità attiva nelle città dell'UE³⁷.

L'UE dispone di un quadro strategico di lunga data che disciplina la qualità dell'aria e i livelli acustici ambientali, il cui obiettivo è proteggere i suoi abitanti³⁸. La revisione recente della direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa³⁹ elenca la mobilità ciclistica e pedonale tra le misure di riduzione dell'inquinamento atmosferico da includere nei piani per la qualità dell'aria, al fine di incoraggiare la transizione modale verso la mobilità attiva e forme di trasporto meno inquinanti. Gli ultimi dati della relazione del 2025 sul monitoraggio e sulle prospettive sull'inquinamento zero⁴⁰ e del nuovo quadro operativo

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity.](#)

³³ [Più sani insieme – Iniziativa dell'UE sulle malattie non trasmissibili – Commissione europea.](#)

³⁴ [Programma EU4Health 2021-2027 – una visione per un'Unione europea più sana – Commissione europea.](#)

³⁵ [Ja PreventNCD – Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants.Focusing on effective policies, societal and personal risk factors.](#)

³⁶ [Best practices Portal.](#)

³⁷ *HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micro-mobility devices, with smart technologies and infrastructure*, [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Relazione speciale 2025 della Corte dei conti europea sull'inquinamento urbano nell'UE, [relazione speciale 02/2025 Inquinamento urbano nell'UE – Le città hanno aria più pulita, ma sono ancora troppo rumorose.](#)

³⁹ Direttiva (UE) 2024/2881 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2024, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ Relazione AEA-JRC n. 13/2024, <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

sull'inquinamento zero⁴¹ mettono in luce che, sebbene si siano registrati alcuni miglioramenti in termini di inquinamento atmosferico, il rumore complessivo causato dai trasporti non è diminuito in modo significativo. Un aumento della mobilità attiva potrebbe contribuire positivamente allo sviluppo di strategie di gestione del rumore più proattive.

Il gruppo di esperti sulla mobilità urbana (EGUM) segnala otto misure attuate dall'aprile 2024 intese a garantire che tutte le fasce di età, tutti i generi e tutti i gruppi minoritari ricorrano alla mobilità ciclistica nella vita di tutti i giorni. La promozione delle biciclette elettriche sembra essere una soluzione per i ciclisti alle prime armi e per gli anziani, mentre le biciclette da trasporto sono viste come una soluzione che incoraggia un maggior numero di donne e famiglie a ricorrere alla mobilità ciclistica e pedonale. Tra gli esempi degni di nota segnalati dal gruppo figurano i programmi di formazione per le donne⁴² e le lezioni gratuite sulla mobilità ciclistica disponibili per diversi gruppi⁴³. Sono forniti esempi interessanti anche in relazione all'invecchiamento attivo⁴⁴ e alla mobilità attiva nelle scuole⁴⁵. Molti altri esempi provengono altresì dalle città attraverso i loro contratti cittadini per il clima⁴⁶.

Le misure connesse alla mobilità ciclistica possono svolgere un ruolo positivo nel ridurre la povertà dei trasporti. Se destinate ai gruppi vulnerabili, tali misure possono essere finanziate mediante i piani sociali per il clima⁴⁷ connessi all'attuazione del regolamento sul Fondo sociale per il clima⁴⁸. In tale contesto la Commissione ha pubblicato una raccomandazione sulla povertà dei trasporti⁴⁹ rivolta agli Stati membri che tiene conto della necessità di prendere in considerazione misure connesse alla mobilità ciclistica, quali le infrastrutture ciclabili, le sovvenzioni per l'acquisto o il leasing di biciclette, biciclette elettriche e biciclette da trasporto per sostenere gli utenti dei trasporti a basso reddito. Inoltre la relazione del 2024 sulla povertà dei trasporti⁵⁰ ha esaminato i possibili indicatori per misurare la povertà dei trasporti e ha elencato le possibili strategie di attenuazione. Infine la campagna per la settimana europea della mobilità ha dedicato la sua edizione 2025 alla mobilità per tutti⁵¹, concentrandosi sul tema della povertà dei trasporti.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en?prefLang=it.

⁴² Ad esempio il programma "TandEM Women in Cycling", sviluppato da EIT Mobilità urbana e BYCS, che offre formazione online e in presenza destinata alle donne di tutta l'UE, affinché possano impartire sessioni di formazione sulla mobilità ciclistica ad altre donne (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Ad esempio l'iniziativa "Vélo-école" di Métropole de Lyon, che offre corsi gratuiti di istruzione sulla mobilità ciclistica, promuovendo l'inclusività e l'accessibilità (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Ad esempio il documento *A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities*, che è stato il risultato del progetto ENTOURAGE finanziato dall'UE, il quale fornisce un pacchetto di strumenti per le città che desiderano promuovere la mobilità attiva in un contesto di invecchiamento della popolazione (*Age-friendly cycling. Towards inclusive urban mobility*).

⁴⁵ Ad esempio il progetto nazionale tedesco relativo alla scuola a misura dei pedoni e dei ciclisti, che ha sostenuto attivamente le scuole primarie e secondarie nella realizzazione di controlli sulla ciclabilità e sulla pedonabilità presso le loro scuole e nelle aree circostanti (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_en

⁴⁸ Regolamento (UE) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un Fondo sociale per il clima e che modifica il regolamento (UE) 2021/1060 (GU L 130 del 16.5.2023, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj> – definizione di "povertà dei trasporti": l'incapacità o la difficoltà degli individui e delle famiglie di sostenere i costi dei trasporti pubblici o privati o l'impossibilità o la difficoltà di accedere ai trasporti necessari per l'accesso a servizi e attività socioeconomici essenziali, tenuto conto del contesto nazionale e geografico).

⁴⁹ Raccomandazione della Commissione, del 22 maggio 2025, sulla povertà dei trasporti: garantire una mobilità accessibile, a prezzi sostenibili ed equa (C(2025) 3068 final), <http://data.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj>.

⁵⁰ *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies – Final report*, 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>

Per quanto riguarda le misure volte ad aumentare l'accessibilità economica della mobilità ciclistica, gli Stati membri possono applicare aliquote IVA ridotte per i servizi di cessione, noleggio e riparazione delle biciclette, comprese le biciclette elettriche⁵².

Esistono diversi esempi di promozione della mobilità inclusiva, salutare e a prezzi accessibili a livello nazionale e locale.

La Slovenia ha adottato misure per sovvenzionare l'acquisto di biciclette elettriche⁵³, in particolare per gli spostamenti pendolari quotidiani nelle zone urbane.

Nel suo contratto cittadino per il clima Lipsia (Germania) ha incluso misure che offrono sovvenzioni alle imprese per l'acquisto di biciclette da trasporto. È inoltre impegnata in progetti pilota nel settore della logistica a emissioni zero.

La campagna dei Paesi Bassi "Kies de Fiets!" (Scegli la bicicletta) incentiva le imprese a concedere ai propri dipendenti un'indennità di 23 centesimi al km (esente da imposte). La campagna, avviata dal ministero delle Infrastrutture e della gestione delle risorse idriche, mira a incoraggiare i datori di lavoro a motivare il proprio personale a ricorrere alla mobilità ciclistica con maggiore frequenza, fornendo buone strutture ciclabili e offrendo un'indennità chilometrica ai ciclisti.

Dal 2023 in Portogallo si applica un'aliquota IVA ridotta del 6 % alla vendita di biciclette. La Federazione europea dei ciclisti (ECF) utilizza un sistema di tracciamento online per monitorare circa 300 programmi di incentivi fiscali relativi alla mobilità ciclistica e premi per l'acquisto di biciclette a livello nazionale, regionale e locale⁵⁴.

Per incoraggiare la transizione modale, il progetto denominato "Bike2Green"⁵⁵ sta utilizzando la ludicizzazione per promuovere la mobilità ciclistica a Stoccolma (Svezia). Finanziato nell'ambito della componente Occupazione e innovazione sociale (EaSI) del Fondo sociale europeo Plus, il progetto sta sviluppando software brevettati per monitorare e premiare la mobilità ciclistica attraverso rimborsi chilometrici e premi economici.

4. CAPO III – REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE CICLABILI PIÙ NUMEROSE E MIGLIORI

Per aumentare il ricorso alla mobilità ciclistica è necessario migliorare la qualità, la quantità, la continuità, la sicurezza e l'attrattiva delle infrastrutture ciclabili. Le infrastrutture devono inoltre essere adattate alle esigenze attuali e future, comprese quelle relative alle biciclette da trasporto (che sono spesso più larghe), alle biciclette con rimorchi (che sono più lunghe) e ai ciclisti che viaggiano a velocità diverse⁵⁶. I portatori di interessi hanno segnalato i seguenti settori in cui le infrastrutture ciclabili europee potrebbero essere migliorate: i) infrastrutture per la ciclologistica (ad esempio micro hub), ii) soluzioni di parcheggio sicure per biciclette, quali parcheggi protetti presso le stazioni ferroviarie e box per biciclette nelle zone urbane, iii) infrastrutture di ricarica negli edifici, sul luogo di lavoro, ma anche presso importanti hub

⁵² Direttiva (UE) 2022/542 del Consiglio (GU L 107 del 6.4.2022, pag. 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ *Bike2Green – ECF*.

⁵⁶ Relazione del gruppo di esperti sulla mobilità urbana (EGUM) sul futuro della mobilità urbana e di uno spazio urbano inclusivo e sostenibile, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=it.

comunitari e luoghi affollati come i supermercati, iv) infrastrutture per il trasporto di biciclette sui treni e v) sicurezza generale delle infrastrutture ciclabili⁵⁷.

Al contempo la Commissione sta attualmente lavorando a un documento di orientamento per la progettazione e la qualità di infrastrutture sicure per gli utenti vulnerabili della strada, compresi i ciclisti e gli utenti dei dispositivi di micromobilità⁵⁸. Uno studio specifico⁵⁹, i cui risultati sono attesi per il 2026, contribuirà a preparare questo documento. Gli orientamenti per gli Stati membri e le misure di sicurezza derivanti da tale lavoro riguarderanno tra l'altro la separazione delle infrastrutture per gli utenti vulnerabili da quelle per il traffico, se del caso, o la gestione della velocità, nonché le diverse misure di moderazione del traffico. Ciò potrebbe anche migliorare la sicurezza di tutti gli utenti della strada e orientare la progettazione delle strade in modo sicuro, limitando la gravità del trauma in caso di incidente. Il gruppo di esperti sulla mobilità urbana (EGUM) ha inoltre fornito un contributo alle autorità locali sulla necessità di aumentare la sicurezza delle infrastrutture ciclabili, tenendo conto delle tendenze future della mobilità urbana, in linea con la crescente diffusione di misure a favore della mobilità ciclistica nella pianificazione urbana sostenibile delle città⁶⁰.

La direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia⁶¹ contribuisce inoltre ad aumentare l'attrattiva della mobilità ciclistica introducendo requisiti giuridici relativi al numero minimo di posti bici nei luoghi di lavoro o negli edifici residenziali e alla successiva installazione di strutture di ricarica. Si possono già trovare esempi positivi nel recepimento di questa direttiva in tutta Europa, ad esempio in Portogallo⁶², Francia⁶³ e Belgio⁶⁴.

Molte città offrono numerosi esempi di azioni incentrate sul miglioramento della rete ciclistica e sulla garanzia della connettività. Lund (Svezia) si distingue per la sua attenzione alla connettività urbano-rurale, riconoscendo l'importanza di collegamenti di trasporto senza soluzione di continuità tra la città e le comunità suburbane e rurali circostanti attraverso la costruzione di sette "super piste" ciclabili all'interno della città, nonché da/verso la stessa (81 km in totale). Taurage (Lituania) si è impegnata ad ampliare le sue infrastrutture ciclabili per raggiungere insediamenti remoti situati in prossimità di zone ricreative e di comunità giardino (circa 86 km di nuove piste ciclabili). Lubiana (Slovenia) ha ampliato la rete ciclistica all'interno sia della città sia della regione, collegandola alle piste ciclabili nazionali e migliorando i parcheggi per biciclette e le strutture di deposito sicure.

⁵⁷ Il percorso di transizione per l'ecosistema industriale della mobilità dell'UE, gennaio 2024, [Percorso di transizione della mobilità](#).

⁵⁸ Come prescritto all'articolo 4, paragrafo 6, della direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 319 del 29.11.2008, pag. 59 GU L 183 del 9.7.2019, pag. 15).

⁵⁹ Orientamenti sulla realizzazione di "margini della strada che perdonano l'errore" e di strade "auto esplicative" e "self-enforcing" (progettate in modo tale da suscitare corrette percezioni e comportamenti da parte dei conducenti), nonché sui requisiti di qualità delle infrastrutture stradali per gli utenti vulnerabili della strada.

⁶⁰ Relazione del gruppo di esperti sulla mobilità urbana (EGUM), [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#).

⁶¹ Direttiva (UE) 2024/1275 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, sulla prestazione energetica nell'edilizia, GU L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>.

⁶² Basandosi sulla direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia (direttiva (UE) 2024/1275) e ampliandola ulteriormente. Elaborando migliori pratiche relative ai parcheggi per biciclette negli edifici, <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ La regione delle Fiandre ha redatto un *vademecum* sulle strutture per biciclette ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) includendo un capitolo dedicato alle infrastrutture di parcheggio per biciclette.

5. CAPO IV – INCREMENTO DEGLI INVESTIMENTI E INSTAURAZIONE DI CONDIZIONI FAVOREVOLI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

Gli investimenti sono fondamentali per aumentare la diffusione della mobilità ciclistica. Negli ultimi anni sono state messe a disposizione degli Stati membri e degli enti locali notevoli risorse finanziarie a livello dell'UE. La politica di coesione dell'UE costituisce per gli Stati membri una fonte fondamentale di finanziamento per le infrastrutture ciclabili attraverso programmi nazionali, regionali e transfrontalieri.

In particolare il Fondo europeo di sviluppo regionale fornisce la maggior parte degli stanziamenti destinati agli investimenti nel settore della mobilità ciclistica. In totale 21 Stati membri e un numero significativo di programmi transfrontalieri hanno previsto investimenti specifici in tale settore⁶⁵. Nel periodo 2014-2020 sono stati investiti 2,1 miliardi di EUR nella costruzione di piste ciclabili e percorsi pedonali in tutta l'UE, in aumento rispetto ai 700 milioni di EUR del precedente periodo di finanziamento 2007-2013. Nell'attuale periodo di programmazione 2021-2027 sono stati stanziati 4,5 miliardi di EUR per una serie di investimenti nel settore della mobilità ciclistica, di cui 3,2 miliardi di EUR provenienti dall'UE e 1,3 miliardi di EUR da risorse nazionali. Tali investimenti dovrebbero sostenere la costruzione di oltre 12 000 chilometri di piste ciclabili nuove o migliorate. Sono inoltre in corso di attuazione progetti volti a migliorare le infrastrutture ciclabili transfrontaliere, in particolare nell'ambito dei programmi Interreg. Tali progetti non perseguono esclusivamente obiettivi di promozione turistica, ma mirano anche a fornire un'alternativa all'automobile per i lavoratori transfrontalieri. Dal 2021 sono stati stanziati circa 163 milioni di EUR per progetti di mobilità ciclistica nell'ambito di Interreg.

Per quanto riguarda la mobilità rurale, le iniziative e i progetti in tema di mobilità ciclistica possono essere sostenuti anche dalla politica agricola comune (PAC) 2023-2027. Tra gli esempi di tali progetti figurano: la conversione di una ex linea ferroviaria in un percorso verde per la mobilità ciclistica, l'organizzazione di raduni ciclistici come mezzo per promuovere l'interazione sociale e l'integrazione, l'installazione di stazioni di ricarica per biciclette elettriche, la realizzazione di piste ciclabili e soluzioni di mobilità rispettose del clima, la promozione di percorsi cicloturistici e l'organizzazione di eventi ciclistici per migliorare la qualità della vita e l'attrattiva delle zone rurali⁶⁶. Ciò è in linea con gli obiettivi e le iniziative previsti nell'ambito della visione a lungo termine per le zone rurali dell'Europa⁶⁷, che invita gli Stati membri e le regioni a sviluppare strategie di mobilità rurale sostenibile che richiedono tra l'altro sforzi per sostenere soluzioni di mobilità a zero emissioni quali la mobilità ciclistica, le piste ciclabili e i collegamenti multimodali, compresi i trasporti attivi.

Il dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF), attraverso i piani nazionali per la ripresa e la resilienza, fornisce anche risorse significative per la mobilità sostenibile. Un totale di 650 miliardi di EUR è stato assegnato agli Stati membri attraverso sovvenzioni e prestiti nell'ambito del programma NextGenerationEU. Diverse misure comprendono il sostegno alle infrastrutture

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure.](#)

⁶⁶ Finanziamenti attraverso strategie di sviluppo locale LEADER, strategie "Piccoli comuni intelligenti" e investimenti in servizi e infrastrutture di base nelle zone rurali. Il programma LEADER finanzia strategie di sviluppo locale in tutta l'Europa rurale nell'ambito della PAC con un bilancio dell'UE di 5 miliardi di EUR per il periodo 2023-2027.

⁶⁷ [Una visione a lungo termine per le zone rurali dell'UE: verso zone rurali più forti, connesse, resilienti e prospere entro il 2040 \(COM\(2021\) 345 final\).](#)

ciclabili⁶⁸. L'importo totale stanziato per i progetti relativi alla mobilità ciclistica nell'ambito del dispositivo per la ripresa e la resilienza è stimato a 1,3 miliardi di EUR.

Più di recente sono diventate potenzialmente disponibili ulteriori opportunità di finanziamento attraverso il suddetto Fondo sociale per il clima (SCF). Sebbene gli Stati membri dispongano di flessibilità nella definizione delle priorità di finanziamento, il regolamento sul Fondo sociale per il clima stabilisce un elenco chiaro di misure e investimenti ammissibili che possono essere inclusi nei piani. Sono ammissibili al sostegno le soluzioni di mobilità e trasporto a zero e a basse emissioni, compreso l'acquisto di biciclette, così come ad esempio i buoni di trasporto per i servizi di mobilità condivisa (ad esempio il bike sharing) e gli investimenti nelle infrastrutture ciclabili.

Il gruppo di esperti sulla mobilità urbana (EGUM) ha fornito utili spunti ed esempi di buone pratiche riguardanti possibili misure connesse alla mobilità ciclistica che potrebbero essere sostenute attraverso il Fondo sociale per il clima⁶⁹, ad esempio assistendo le autorità locali nel potenziamento delle infrastrutture ciclabili e nel collegamento delle stazioni ferroviarie con i centri pubblici quali le scuole e le strutture sanitarie (4,7 milioni di EUR dal ministero spagnolo dei Trasporti a 10 piccoli comuni⁷⁰) o fornendo incentivi finanziari per l'acquisto di biciclette da trasporto e rimorchi per gli imprenditori e le PMI (fino a 4 000 EUR per le biciclette da trasporto e 2 000 EUR per i rimorchi attraverso sovvenzioni regionali per l'espansione economica della regione di Bruxelles Capitale (Belgio)⁷¹).

A livello locale, sulla base di un'analisi preliminare dei 39 piani di investimento valutati presentati dalle città, il polo di capitale della missione "Città intelligenti e a impatto climatico zero" ha stimato che sono stati stanziati oltre 4 miliardi di EUR per gli investimenti pianificati nelle infrastrutture ciclabili e pedonali.

6. CAPO V – AUMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE

La crescente diffusione della mobilità ciclistica comporta una maggiore attenzione alle sfide connesse alla sicurezza, in quanto i ciclisti sono coinvolti in modo sproporzionato in incidenti stradali, in particolare nelle zone urbane. I ciclisti sono l'unico gruppo di utenti della strada nell'UE in cui il numero di vittime è aumentato nell'ultimo decennio⁷². Secondo i dati preliminari sulle vittime della strada nell'UE⁷³, il ritmo dei miglioramenti rimane lento. I dati disponibili mostrano che i ciclisti rappresentano il 10 % di tutte le vittime. Nelle zone urbane gli utenti vulnerabili della strada (pedoni, ciclisti e utenti di veicoli a motore a due ruote o di dispositivi di mobilità personale) costituiscono quasi il 70 % del totale delle vittime. Molti altri subiscono lesioni gravi. Si constata inoltre una notevole sottodichiarazione degli incidenti stradali non mortali che coinvolgono ciclisti. Poiché le statistiche stradali ufficiali si basano spesso solo sui dati forniti dalle forze di polizia, gli incidenti per i quali non è stato redatto un

⁶⁸ Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del dispositivo per la ripresa e la resilienza: le prossime tappe (COM(2023) 545 final/2), [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52023DC0545R\(01\)&qid=1730999168760](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52023DC0545R(01)&qid=1730999168760).

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ Statistiche in materia di sicurezza stradale 2024 – Commissione europea, https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en?prefLang=it.

verbale della polizia restano spesso non rilevati, il che significa che un gran numero di incidenti che hanno causato lesioni o danni materiali non sono segnalati.

Ulteriori progressi nell'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale saranno conseguiti grazie alla modernizzazione delle norme dell'UE in materia di patenti di guida⁷⁴ a seguito dell'accordo provvisorio raggiunto nel marzo 2025 tra il Parlamento europeo e il Consiglio. Per proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada, le nuove norme adeguano i requisiti di formazione e di esame, ponendo una maggiore enfasi sulla sicurezza di tali utenti. La direttiva 2024/3237⁷⁵ contribuisce inoltre a migliorare la sicurezza dei ciclisti garantendo che le infrazioni connesse alla guida pericolosa, come i "sorpassi pericolosi" e gli "incidenti con fuga del conducente", siano punite in modo coerente in tutta l'UE, indipendentemente dal paese in cui si verifica l'infrazione. È importante sottolineare che la revisione riguarda anche i reati relativi all'uso improprio delle piste ciclabili. Infine, per ottenere ulteriori conoscenze e informazioni sulla sicurezza stradale per gli utenti vulnerabili della strada, nell'ambito del programma di lavoro 2025 del polo tematico 5 di Orizzonte Europa è stato elaborato un tema di ricerca specifico incentrato sulla sicurezza dei ciclisti, dei pedoni e degli utenti di dispositivi di micromobilità⁷⁶.

Nel 2024 la Commissione ha pubblicato uno studio sulla necessità di disporre di norme armonizzate a sostegno dell'aumento della micromobilità e della sicurezza stradale per i dispositivi di mobilità personale⁷⁷. Il suo obiettivo era quello di esaminare se lo sviluppo di una normativa europea armonizzata in materia di dispositivi di mobilità personale fosse fattibile e auspicabile. Lo studio ha inoltre esaminato il quadro normativo applicabile alle biciclette elettriche e le modalità per migliorarlo al fine di promuovere una diffusione (più) rapida delle biciclette elettriche. Lo studio ha proposto diverse opzioni normative.

Il gruppo di esperti sulla mobilità urbana ha raccolto diversi contributi e studi di casi che forniscono esempi delle modalità di attuazione delle misure di sensibilizzazione e delle campagne di sicurezza stradale. Esempi interessanti comprendono: i) la relazione nazionale completa della Francia⁷⁸ che affronta la questione urgente della violenza motorizzata e della condivisione dello spazio pubblico tra diverse categorie di utenti della strada e comprende raccomandazioni; e ii) una campagna nazionale maltese, rivolta a tutte le fasce di età e a un'ampia gamma di portatori di interessi, gestita dall'autorità nazionale di regolamentazione dei trasporti e che coinvolge studenti di arti creative⁷⁹. In Germania ricevono ampio sostegno le campagne sull'uso sicuro delle biciclette a pedalata assistita⁸⁰ e la promozione delle "giornate della sicurezza stradale" e della mobilità ciclistica sicura⁸¹, compresi test mirati per i minori⁸²

⁷⁴ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione (COM(2023) 127 final).

⁷⁵ Direttiva (UE) 2024/3237 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2024, che modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (GU L, 2024/3237, 30.12.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj>).

⁷⁶ Apertura: 16 settembre 2025, scadenza: 20 gennaio 2026, tema [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices](#).

⁷⁷ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final Report*, 2024, <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025_04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](#).

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

e corsi di formazione per gli anziani⁸³. Da ultimo, ma non meno importante, il Portogallo ha sviluppato un quadro nazionale per la formazione in tema di mobilità ciclistica incentrato sulle scuole⁸⁴ e ha fornito a oltre 1 000 scuole in tutto il paese più di 20 000 biciclette e 2 000 kit di sicurezza.

Alcuni Stati membri hanno iniziato ad adottare misure per affrontare il problema dei furti di biciclette⁸⁵. È il caso della Francia, dove già nel 2021 è stato introdotto l'obbligo giuridico di identificazione delle biciclette nuove. Entro il 2025 oltre 7 milioni di biciclette nel paese erano dotate di un'etichetta di identificazione⁸⁶. Nel 2024 il Belgio ha lanciato la piattaforma MyBike⁸⁷, un'iniziativa volontaria dei governi federali e regionali per l'etichettatura delle biciclette al fine di prevenire i furti. Sebbene siano stati segnalati alcuni altri sistemi di etichettatura e/o registrazione nazionali o locali, non esiste ancora una panoramica completa su questo tema a livello di tutti gli Stati membri.

7. CAPO VI – SOSTEGNO AI POSTI DI LAVORO DI ALTA QUALITÀ E ALLO SVILUPPO DI UN'INDUSTRIA EUROPEA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DI LIVELLO MONDIALE

La relazione del 2024 sul percorso di transizione per l'ecosistema industriale della mobilità dell'UE⁸⁸ ha esaminato la mobilità come un ecosistema industriale fondamentale. Oltre al settore automobilistico, marittimo e ferroviario, il percorso ha incluso per la prima volta l'industria della mobilità ciclistica. La relazione ha evidenziato come la catena del valore della mobilità ciclistica dell'UE, che comprende la produzione, le infrastrutture ciclabili, il cicloturismo, il noleggio di biciclette, la ciclogistica e altri servizi, generi 1,3 milioni di posti di lavoro e contribuisca con 21 miliardi di EUR al PIL dell'Unione europea. La catena di approvvigionamento della mobilità ciclistica dell'UE comprende oltre 1 000 piccole e medie imprese⁸⁹.

La Commissione ha accolto con favore gli impegni dei portatori di interessi volti a: i) ridurre l'impronta ambientale e climatica associata alla produzione di biciclette e biciclette elettriche; ii) fissare obiettivi e attuare pratiche sostenibili; e iii) sostenere la mobilità ciclistica come modo di trasporto praticabile e sostenibile. Le autorità nazionali, regionali e locali si sono impegnate a investire in parcheggi per biciclette e altri dispositivi di mobilità personale, per citare solo alcuni esempi. Le imprese si sono offerte di sostenere la formazione professionale, attuare misure per attrarre nuovi talenti e avviare programmi di formazione per le donne nell'industria della mobilità ciclistica.

Secondo i dati forniti dai portatori di interessi e dall'industria⁹⁰, nel 2022 sono state vendute 20 milioni di biciclette, di cui 5,5 milioni erano biciclette elettriche e 15,3 milioni sono state assemblate nell'UE, con una quota complessiva di componenti prodotti in Europa pari al 45-50 %.

Secondo una relazione Eurostat del 2024⁹¹, nel 2023 nell'UE sono state prodotte 9,7 milioni di biciclette, ossia il 24 % in meno rispetto ai 12,7 milioni del 2022. Il maggiore produttore di

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#)

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate – ECF.](#)

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674?locale=it>.

⁸⁹ [Relazione CONEBI 2023 sull'industria e sul mercato delle biciclette.](#)

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: Previsioni del mercato e dell'industria dell'UE e del Regno Unito.](#)

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2?etans=it>.

biciclette nel 2023 è stato il Portogallo, con 1,8 milioni di unità, seguito da Romania (1,5 milioni), Italia (1,2 milioni) e Polonia (0,8 milioni). I dati mostrano che, tra i 17 paesi dell'UE che hanno fornito informazioni, 14 hanno registrato una diminuzione della produzione di biciclette tra il 2022 e il 2023. L'aumento dei costi di produzione, le continue perturbazioni della catena di approvvigionamento e le incertezze economiche hanno avuto un impatto significativo sull'industria. Nel 2023 l'UE ha esportato biciclette (sia elettriche che non elettriche) per un valore di 1,03 miliardi di EUR, segnando un calo del 10 % sul dato dell'anno precedente. Il valore delle importazioni si è attestato a 1,98 miliardi di EUR, ossia il 21 % in meno rispetto al 2022⁹².

L'UE è leader mondiale nel bike sharing e nello sviluppo di servizi connessi alla mobilità ciclistica (ad esempio servizi di abbonamento, riparazione o cicloturismo). Tuttavia i portatori di interessi segnalano ancora sfide significative in materia di prezzi (ad esempio le biciclette e le biciclette elettriche prodotte in paesi terzi possono risultare dal 30 % al 70 % più economiche, in parte a causa delle sovvenzioni statali).

Gli strumenti di difesa commerciale dell'UE (ossia le misure antidumping, antisovvenzioni e antielusione) hanno contribuito a proteggere l'industria dell'UE dalle pratiche commerciali sleali e dalla concorrenza sleale. Per sostenere il ruolo economico della mobilità ciclistica nel trasporto sostenibile, sono stati realizzati studi incentrati su specifici Stati membri. Tra questi figurano uno studio sull'economia della mobilità ciclistica in Belgio⁹³ e uno studio che valuta lo stato attuale e le tendenze del settore nei Paesi Bassi⁹⁴.

Un valido esempio di sostegno all'industria a livello nazionale è rappresentato dalla Francia: nell'ambito del programma "France 2030" un invito a presentare progetti sostiene gli sforzi dell'industria delle biciclette per la produzione di biciclette e delle relative attrezzature nel paese⁹⁵. La Francia ha inoltre creato l'iniziativa "Filière vélo"⁹⁶, che riunisce associazioni e portatori di interessi economici, istituzionali e territoriali e promuove una visione e misure condivise volte a favorire lo sviluppo dei vari segmenti commerciali dell'industria della mobilità ciclistica in tutte le regioni del paese.

8. CAPO VII – SOSTEGNO ALLA MULTIMODALITÀ E AL CICLOTURISMO

La multimodalità fa parte dei principi guida della mobilità urbana sostenibile. La dichiarazione sottolinea il ruolo fondamentale che la mobilità ciclistica svolge nel migliorare la connettività multimodale, anche nel contesto del turismo, in particolare in combinazione con treni e autobus, sia nelle zone urbane che in quelle rurali. Negli ultimi anni la promozione di soluzioni multimodali attraverso l'integrazione della mobilità ciclistica con altri modi di trasporto è stata oggetto di diverse iniziative legislative e politiche. Il regolamento riveduto relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario⁹⁷ introduce norme nuove e migliorate sul trasporto delle biciclette sui treni. Stabilisce inoltre che, a partire dal giugno 2025, le procedure

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25).

⁹³ Condotta da Transport & Mobility Leuven (TML), <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Relazione sul potenziale di guadagno internazionale del settore della mobilità ciclistica dei Paesi Bassi, [International earning potential of the Dutch bicycle sector](https://www.economie.gov.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo).

⁹⁵ <https://www.economie.gov.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

⁹⁷ Regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione) (GU L 172 del 17.5.2021, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

di appalto per i treni nuovi e i treni sottoposti a un ammodernamento significativo debbano includere l'obbligo di prevedere almeno quattro posti dedicati al trasporto di biciclette assemblate (non solo piegate)⁹⁸. Gli Stati membri possono altresì decidere di fissare, come numero minimo adeguato per determinati tipi di servizi, un numero superiore a quattro. Tali norme si applicano a tutti i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri nell'UE⁹⁹.

Il percorso di transizione per il turismo¹⁰⁰ pone in primo piano la mobilità sostenibile, inclusa la mobilità ciclistica. L'ultima relazione di valutazione illustra i progressi misurabili nell'attuazione: diversi impegni presentati dai portatori di interessi e dalle autorità regionali e locali riguardano le misure connesse alla mobilità ciclistica, come ad esempio lo sviluppo e il miglioramento delle infrastrutture ciclabili e delle stazioni di ricarica da parte delle amministrazioni regionali e locali, nonché la definizione di obiettivi concreti da parte delle ONG per aumentare la mobilità attiva e sostenibile, in particolare il cicloturismo¹⁰¹. È attualmente in fase di elaborazione una strategia dell'UE per il turismo sostenibile, che sarà pubblicata nel 2026. Tale strategia intende definire un modello turistico competitivo, sostenibile e inclusivo e affronterà anche la questione della mobilità sostenibile tra i principali settori prioritari.

A livello nazionale il gruppo di esperti sulla mobilità urbana (EGUM) è stato in grado di individuare esempi stimolanti in materia di connettività multimodale e cicloturismo. Il partenariato ceco per la mobilità urbana, insieme al ministero dei Trasporti del paese, attua un duplice approccio a sostegno della multimodalità e del cicloturismo. Attraverso il progetto "Active2Public Transport"¹⁰² (A2PT) nella regione del Danubio il partenariato e il ministero si adoperano per rafforzare le sinergie tra la mobilità ciclistica e il trasporto pubblico in tutta la regione. Tale obiettivo sarà conseguito migliorando le strutture per il trasporto di biciclette su autobus e treni, potenziando i parcheggi sicuri presso i nodi di trasporto e sostenendo un portale online con mappe per la mobilità ciclistica, contribuendo a collegare i comuni a una rete sicura di percorsi di trasporto adatti ai ciclisti per il lavoro, l'istruzione, il tempo libero o il turismo. Il ministero spagnolo dei Trasporti e della mobilità sostenibile ha recentemente mobilitato 10 milioni di EUR a favore dei comuni per l'attuazione di nuovi sistemi pubblici di bike sharing e l'espansione di quelli esistenti¹⁰³. In Francia i portatori di interessi hanno elaborato una strategia nazionale per il cicloturismo¹⁰⁴. In Germania, attraverso un programma specifico di finanziamento, il governo federale sostiene varie misure che collegano i trasporti pubblici con la mobilità ciclistica in tutto il paese. Vi rientrano parcheggi sicuri per biciclette private presso le stazioni e le fermate centrali del trasporto pubblico¹⁰⁵.

⁹⁸ Le imprese ferroviarie possono stabilire un numero diverso di posti nei propri piani per il trasporto di biciclette. Qualora decidano di predisporre tali piani, dovrebbero consultare il pubblico.

⁹⁹ Tuttavia gli Stati membri possono decidere di concedere deroghe ai servizi ferroviari urbani ed suburbani per passeggeri rispetto alle norme specifiche sul trasporto di biciclette sui treni. Solo sei Stati membri hanno notificato alla Commissione l'applicazione di deroghe totali (AT, HU, PT, RO, SK) o parziali (FR) a queste norme per i servizi di cui sopra, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en?prefLang=it.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en?prefLang=it.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports?etran=it>.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ *Artículo 47 BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad*, [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-de-transporte-de-Seguridad-Social-y-para-hacer-frente-a-situaciones-de-vulnerabilidad).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

9. CAPO VIII – MIGLIORAMENTO DELLA RACCOLTA DI DATI SULLA MOBILITÀ CICLISTICA

L'attuale mancanza di dati a livello dell'UE sulla mobilità ciclistica, unita alla mancanza di una raccolta di dati armonizzata e di metodi di monitoraggio dei progressi compiuti, crea una notevole carenza di conoscenze.

Lo scopo dello studio finanziato dall'UE sullo stato attuale e sul possibile sviluppo delle infrastrutture ciclabili dell'Unione europea (studio "Cycling Counts") è quello di stabilire **una base di riferimento a livello dell'UE per le infrastrutture ciclabili**. Tale studio definisce una metodologia per la raccolta di dati sulla mobilità ciclistica e sul monitoraggio dei progressi compiuti in quattro dimensioni: rete ciclistica, ricorso alla mobilità ciclistica, sicurezza dei ciclisti e servizi connessi alla mobilità ciclistica. I risultati preliminari hanno finora consentito di individuare oltre **900 000 km di rete di piste e corsie ciclabili** a livello dell'UE¹⁰⁶. Lo studio sembra inoltre confermare la presenza di notevoli differenze tra le serie di dati individuate a livello nazionale, regionale e locale per quanto riguarda la copertura geografica e i parametri di qualità delle infrastrutture. I dati sulla mobilità ciclistica a livello nazionale, regionale e locale sono frammentati. Ciò influisce sulla qualità dei dati e incide in modo significativo sull'interoperabilità e sull'utilizzabilità dei dati tra le diverse piattaforme. I risultati evidenziano la necessità di introdurre pratiche standardizzate in materia di metadati per agevolare l'integrazione e l'armonizzazione dei dati e in ultima analisi la necessità di garantire l'utilizzabilità completa e coerente delle serie di dati in tutta l'UE. D'altro canto lo studio ha individuato iniziative volte a stabilire norme, piattaforme e serie di dati nazionali relative ai dati sulle infrastrutture ciclabili in 18 dei 27 Stati membri, il che suggerisce la necessità di orientamenti, collaborazione e armonizzazione anche a livello dell'UE.

Questo lavoro si basa in larga misura sugli sforzi continui di Eurostat volti sia a migliorare le statistiche e la raccolta dei dati sulla mobilità ciclistica sia a sviluppare definizioni e indicatori più adeguati pertinenti per questo ambito, di cui costituisce parte integrante. Nel 2024 Eurostat ha iniziato a rivedere il questionario comune e il glossario per le statistiche dei trasporti, in collaborazione con la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e il Forum internazionale dei trasporti. Il lavoro ha tenuto conto di aspetti quali i metodi di raccolta delle statistiche sulla mobilità attiva e condivisa, i criteri per definire cosa si intende per "infrastruttura ciclabile" e le procedure per ottenere dati comparabili sulla mobilità ciclistica. Il questionario comune è attualmente in fase di aggiornamento per includere variabili relative ai diversi tipi di infrastrutture ciclabili che dovranno essere raccolte a partire dal 2026. Sono inoltre in corso di adozione definizioni aggiornate dei diversi tipi di infrastrutture ciclabili, che saranno pubblicate entro la fine del 2025 nella sesta edizione del glossario sulle statistiche dei trasporti.

Si prevede che i dati relativi alla mobilità ciclistica diventeranno più accessibili grazie all'attuazione del regolamento delegato sui servizi di informazione sulla mobilità multimodale¹⁰⁷ e del prossimo regolamento di esecuzione sugli indicatori di mobilità urbana nell'ambito del regolamento TEN-T. Il regolamento delegato sui servizi di informazione sulla mobilità multimodale prevede l'obbligo di rendere accessibili attraverso i punti di accesso

¹⁰⁶ Principali risultati a livello dell'UE: 303 346 km di piste ciclabili, 30 080 km corsie ciclabili e 581 021 km di corsie a traffico misto adatte alle bici, lunghezza totale della rete 914 447 km.

¹⁰⁷ Regolamento delegato (UE) 2024/490 della Commissione, del 29 novembre 2023, recante modifica del regolamento delegato (UE) 2017/1926 che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale (GU L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

nazionali¹⁰⁸ le informazioni relative a tutti i modi di trasporto di linea, trasporto a richiesta e trasporto privato. Tale obbligo si applica ai dati già esistenti in formato digitale, compresi alcuni dati relativi alla mobilità ciclistica. La Commissione sostiene gli sforzi volti a migliorare l'accessibilità dei dati attraverso i punti di accesso nazionali nel contesto del progetto NAPCORE¹⁰⁹, cofinanziato dal meccanismo per collegare l'Europa. Tra le varie tematiche trattate, questo progetto affronta la questione dei dati relativi ai parcheggi per biciclette, dei dati sulla mobilità ciclistica in tempo reale e dei dati sulle infrastrutture ciclabili.

Le misure relative alle infrastrutture ciclabili e alla pianificazione della mobilità nell'ambito del programma di lavoro annuale dell'Unione per la normazione europea per il 2025¹¹⁰ comprendono specificamente l'elaborazione di norme europee per la rete ciclistica per facilitare la pianificazione degli itinerari in tempo reale. Tali misure ottimizzano anche le infrastrutture ciclistiche e migliorano la gestione del traffico attraverso la normazione dei dati sulle reti ciclistiche, sui parcheggi per biciclette e sul comportamento dei ciclisti.

Il gruppo di esperti sulla mobilità urbana (EGUM) è stato in grado di individuare diversi tipi di misure nazionali che contribuiscono alla comprensione delle tendenze, delle infrastrutture e del comportamento degli utenti in tema di mobilità ciclistica, comprese nuove serie di dati, nonché nuovi studi e strumenti, atti a migliorare sistematicamente la raccolta e l'analisi dei dati. Ad esempio l'amministrazione svedese dei trasporti (Trafikverket) ha pubblicato una relazione¹¹¹ che raccoglie i dati nazionali esistenti sugli sviluppi della mobilità ciclistica negli ultimi anni. Ciò fornisce un quadro più chiaro delle tendenze relative alla diffusione della mobilità ciclistica, alla disponibilità di infrastrutture e alla sicurezza, a sostegno della definizione di politiche basate su dati concreti a livello nazionale. Utili spunti sono stati forniti anche da due progetti finanziati dall'UE incentrati sulla mobilità ciclistica intelligente: MegaBITS¹¹² e MERIDIAN¹¹³. Nell'ambito di questi progetti è stata elaborata una tabella di marcia europea per la mobilità ciclistica intelligente¹¹⁴, che fornisce una strategia basata sui dati per integrare gli strumenti digitali nelle infrastrutture ciclabili e nelle politiche in tutta l'UE.

10. CONCLUSIONI

La dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica rappresenta una tappa fondamentale nel percorso verso il riconoscimento del ruolo della mobilità ciclistica nella politica dei trasporti dell'UE. Sebbene numerose iniziative e molti esempi descritti nella presente relazione non possano essere riconosciuti in modo univoco come risultati diretti della dichiarazione, il numero e la varietà delle misure testimoniano il crescente slancio e il maggiore riconoscimento delle ricadute positive associate alle politiche e alle misure in tema di mobilità ciclistica.

Anche se è ancora troppo presto per valutare l'impatto a lungo termine della dichiarazione, sono già emerse tendenze promettenti. Con un ulteriore monitoraggio a livello dell'UE, nazionale e locale, il proseguimento dell'attuazione dei principi stabiliti nella dichiarazione dovrebbe produrre risultati maggiormente positivi in futuro. Ciò consentirà una transizione

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en?prefLang=it.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Programma di lavoro annuale dell'Unione per la normazione europea per il 2025 (C/2025/1818), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf

rapida verso una mobilità più sostenibile, accessibile, vantaggiosa, sicura e salutare, che genererà un elevato valore aggiunto per l'UE e la sua economia.

È ampiamente riconosciuto il valore della creazione di piattaforme specifiche per lo scambio di esperienze e migliori pratiche in tema di mobilità ciclistica tra gli Stati membri, attraverso i punti di contatto nazionali per la mobilità ciclistica di recente istituzione, e con i portatori di interessi, attraverso il gruppo di esperti sulla mobilità urbana. È probabile che tali iniziative si traducano in una proficua collaborazione.

I progressi compiuti nell'attuazione degli impegni definiti in ciascuno degli otto capi della dichiarazione sono stati disomogenei. L'attuazione è in una fase più avanzata per quanto riguarda le politiche, le infrastrutture e gli investimenti in tema di mobilità ciclistica. Ciò è dovuto alla loro natura a lungo termine, alle buone pratiche già in applicate in diversi Stati membri e all'esperienza acquisita fino ad oggi.

Occorre tuttavia fare di più.

Sebbene la maggior parte degli Stati membri abbia già adottato politiche e misure in tema di mobilità ciclistica, gli altri sono esortati a fare altrettanto. Inoltre sono tutti invitati a utilizzare appieno le opzioni di finanziamento dell'UE disponibili, come il Fondo sociale per il clima.

Per il miglioramento delle infrastrutture ciclabili dell'UE occorre prestare attenzione ai seguenti settori: i) infrastrutture per la ciclogistica (ad esempio micro hub), ii) soluzioni di parcheggio sicuro per biciclette, iii) infrastrutture di ricarica negli edifici, iv) infrastrutture per il trasporto di biciclette sui treni e v) sicurezza generale delle infrastrutture ciclabili. Misure di sicurezza rafforzate, come la progettazione delle infrastrutture e un'applicazione più rigorosa delle norme, sono infatti fondamentali per ridurre drasticamente il numero di ciclisti vittime di incidenti mortali e lesioni gravi. Inoltre nella progettazione delle infrastrutture ciclabili occorrerebbe tenere conto anche del loro adattamento ai cambiamenti climatici.

Realizzare una panoramica delle misure volte a combattere i furti di biciclette nell'UE costituirebbe un primo passo per comprendere meglio le questioni in gioco e valutare se un'azione coordinata a livello dell'UE potrebbe apportare un valore aggiunto.

Per una valutazione continua e regolare dei progressi compiuti sarebbero necessarie pratiche di raccolta e monitoraggio dei dati più complete e sistematiche, con un contributo strutturato delle autorità pubbliche, dei portatori di interessi e dell'industria. Sarà altresì essenziale fornire dati sulla mobilità ciclistica come definiti dal regolamento delegato (UE) 2024/490 (regolamento delegato sui servizi di informazione sulla mobilità multimodale). Inoltre sarà fondamentale sfruttare i risultati dello studio "Cycling Counts" per monitorare lo sviluppo delle infrastrutture ciclabili in Europa.

Infine anche temi quali l'inclusività e gli scambi con l'industria richiedono ulteriore attenzione per favorire un progresso molto più rapido.