



Bruxelles, 4.10.2023
COM(2023) 566 final

**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

1. Introduzione e motivazioni

Porre il benessere delle persone e la competitività dell'industria europea al centro della transizione verde è una priorità fondamentale della Commissione europea. La mobilità ciclistica, che è una delle forme di trasporto più sostenibili e salutari e un'industria in rapida evoluzione, è perfettamente adatta a favorire questo importante processo.

Un aumento della quota della mobilità ciclistica contribuisce a ridurre le emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento atmosferico e acustico e la congestione del traffico. La mobilità ciclistica, inoltre, può migliorare il benessere fisico e mentale e l'inclusione sociale. Si tratta di un fattore determinante per il turismo sostenibile e apporta anche benefici tangibili all'economia locale grazie a lavori verdi di qualità, in particolare a livello di piccole e medie imprese.

La Commissione propone pertanto di stabilire una serie di principi per contribuire a fare in modo che la mobilità ciclistica possa esprimere tutto il suo potenziale nell'UE.

Tali principi farebbero parte della **dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica** (di seguito la "dichiarazione"), destinata a fungere in futuro da bussola strategica per le politiche nazionali e dell'UE in tale settore.

La dichiarazione che figura nell'allegato della presente comunicazione è presentata dalla Commissione per la firma da parte del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione come dichiarazione comune.

Si prevede che contribuirà al conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo, della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e del piano d'azione per l'inquinamento zero. È inoltre in linea con il principio 20 del pilastro europeo dei diritti sociali, secondo cui ogni persona ha il diritto di accedere a servizi essenziali di qualità, compresi i trasporti.

L'attuale proposta risponde agli inviti del Parlamento europeo, in particolare alla sua risoluzione sull'elaborazione di una strategia dell'UE per la mobilità ciclistica¹, e della maggior parte degli Stati membri². La dichiarazione è in linea con il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana³.

2. Iniziative in corso

Come affermato nell'ambito del nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, per contribuire agli obiettivi sempre più ambiziosi che essa stessa si pone in campo climatico, ambientale, digitale, sanitario e sociale, l'UE deve agire con maggior decisione nel settore della mobilità urbana al fine di passare dall'approccio attuale, basato sui flussi di traffico, a un approccio basato su una mobilità più sostenibile di persone e merci⁴.

¹ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_IT.html

² <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

³ COM(2021) 811 final.

⁴ Ciò implica una struttura più robusta di trasporto pubblico/collettivo, migliori opzioni di mobilità attiva (ad esempio spostamenti a piedi e in bicicletta), consegne dell'ultimo miglio e logistica urbana efficienti e a emissioni zero, nonché

Tuttavia, nonostante i numerosi vantaggi della mobilità ciclistica, nell'UE sono ancora troppo poche le persone che vi ricorrono⁵, con enormi differenze nel livello di mobilità ciclistica tra gli Stati membri, le regioni e le città. Ciò è dovuto in particolare all'inadeguatezza delle infrastrutture e ai conseguenti timori per la sicurezza, nonché a differenze nell'atteggiamento culturale nei confronti della mobilità ciclistica e a scarsa consapevolezza.

L'UE in generale e la Commissione in particolare hanno già adottato diverse misure per affrontare tali questioni e promuovere la mobilità ciclistica, tra cui:

- rivedere le politiche dell'UE in materia di trasporti: la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁶ e il quadro dell'UE per la mobilità urbana⁷ invitano ad aumentare la diffusione della mobilità ciclistica e di altre forme di trasporto sostenibili;
- incoraggiare il ricorso alla mobilità ciclistica nel concetto dell'UE per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile, parte della raccomandazione (UE) 2023/550⁸ della Commissione sui programmi nazionali di sostegno alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile;
- stabilire prescrizioni, inserite nella proposta di revisione del regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), per integrare meglio i modi di trasporto attivi nei nodi passeggeri multimodali dei nodi urbani e per mantenere la continuità e l'accessibilità delle piste ciclabili allo scopo di promuovere i modi di trasporto attivi⁹;
- stabilire prescrizioni, inserite nella proposta di revisione del regolamento TEN-T, per la raccolta e la trasmissione alla Commissione di dati sulla mobilità urbana nei nodi urbani;
- definire prescrizioni per un numero minimo di posti bici nella proposta di revisione della direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia¹⁰;
- incentivare l'uso delle biciclette introducendo un nuovo sistema di scambio di quote di emissione (ETS2)¹¹ che fisserà un prezzo del carbonio per i combustibili utilizzati nell'edilizia, nel trasporto su strada e in altri settori e renderà disponibili per gli Stati membri proventi significativi derivanti dalla vendita all'asta delle quote per sostenere la transizione verde, anche nel settore dei trasporti;

il miglioramento dell'accessibilità. Se da un lato questa multimodalità dovrebbe costituire il nostro principio guida per la mobilità urbana, dall'altro le emissioni zero e la mobilità connessa, automatizzata e condivisa saranno una componente essenziale della transizione verso un futuro urbano a impatto climatico zero che offra anche alle aree rurali e suburbane collegamenti sostenibili con le città. Per accrescere l'efficienza dell'intero sistema occorre una gestione migliore dei trasporti e della mobilità, che si avvalga di nodi multimodali e soluzioni digitali.

⁵ Secondo l'indagine Eurobarometro del 2019, circa il 9 % dei cittadini dell'UE utilizza biciclette (comprese quelle elettriche) o monopattini (anche elettrici) come mezzo di trasporto principale. Fonte: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>.

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1/language-it/format-PDF/source-250877856>

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0812>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex%3A52021PC0802>

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32023L0959&qid=1688743056255>

- creare il Fondo sociale per il clima¹², con finanziamenti specifici destinati ai gruppi vulnerabili particolarmente interessati dall'ETS2, per accelerare la decarbonizzazione degli edifici e incentivare la diffusione della mobilità e dei trasporti a emissioni zero o basse, che prevedano il sostegno all'acquisto e all'utilizzo delle biciclette;
- proporre la rifusione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici¹³ per contribuire ad affrontare le sfide legate al clima e all'ambiente nel settore dei trasporti;
- fornire finanziamenti per progetti relativi alla mobilità ciclistica attraverso vari programmi, quali il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, il meccanismo per collegare l'Europa, il dispositivo per la ripresa e la resilienza¹⁴, InvestEU¹⁵ e il programma Orizzonte Europa;
- sostenere la ricerca e l'innovazione¹⁶ nelle tecnologie e nei servizi connessi alla mobilità ciclistica, come le biciclette elettriche, le biciclette adattate o dedicate e le attrezzature per le persone con disabilità, i sistemi di bike sharing e le applicazioni per la mobilità ciclistica intelligente;
- promuovere la mobilità ciclistica come attività sportiva, ricreativa e mezzo di trasporto che contribuisce a uno stile di vita sano e attivo nel contesto della campagna #BeActive¹⁷, culminata nella Settimana europea dello sport¹⁸, nonché attraverso campagne di

¹²<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32023R0955&qid=1688742687499>

Si prevede che dal 2026 al 2032 il [Fondo sociale per il clima](#), alimentato dalle entrate dell'attuale ETS e soprattutto dal nuovo ETS per l'edilizia, il trasporto su strada e la piccola industria (ETS2), mobiliterà 86,7 miliardi di EUR di sostegno alle famiglie vulnerabili, agli utenti vulnerabili dei trasporti e alle microimprese vulnerabili per una transizione equa.

¹³ Proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione) (COM(2021) 563 final).

¹⁴ Attualmente, sulla base dei piani per la ripresa e la resilienza valutati e approvati, la Commissione stima che a titolo dei piani per la ripresa e la resilienza siano stati stanziati in totale 1,7 miliardi di EUR per misure relative alle infrastrutture ciclabili, proposte e attualmente realizzate da Belgio, Bulgaria, Cipro, Cechia, Danimarca, Estonia, Grecia, Italia, Lettonia, Romania e Slovacchia.

¹⁵ Qui di seguito, tra altri investimenti, alcuni esempi di operazioni InvestEU a favore della mobilità sostenibile:

- il quadro InvestEU per la transizione sostenibile (Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo) per investimenti in sottoprogetti di mobilità sostenibile e urbana;
- l'operazione quadro #14 per la garanzia per la sostenibilità (Fondo europeo per gli investimenti) per investimenti nella mobilità a emissioni basse o zero. Si tratta del primo prodotto di garanzia paneuropeo a sostegno della transizione verde delle piccole imprese e dei cittadini;
- il programma di finanziamento dello sviluppo verde (Banca europea per gli investimenti) per la concessione di prestiti quadro a progetti a sostegno di obiettivi dell'accordo di Parigi (compresa la mobilità verde);
- l'operazione quadro #8 SMEW RIDW prodotto azionario congiunto — sottoprodotto soluzioni ambientali e climatiche (Fondo europeo per gli investimenti) a sostegno di ricerca, sviluppo, dimostrazione, potenziamento e commercializzazione di tecnologie o soluzioni che contribuiscano al Green Deal europeo, anche per la mobilità e i trasporti, e all'ambiente urbano edificato;
- fondo I Shift4Good (Fondo europeo per gli investimenti), incentrato sulla mobilità e sui trasporti intelligenti e sostenibili e sull'economia circolare e destinato principalmente alle imprese B2B. Questo fondo si concentra comunque maggiormente sui mezzi di trasporto di grandi dimensioni, dalle automobili al trasporto aereo e marittimo.

¹⁶ Numerosi progetti in questo campo sono consultabili nella banca dati TRIMIS dei progetti per la ricerca e l'innovazione nei trasporti dell'UE (<https://trimis.ec.europa.eu/>).

¹⁷ <https://sport.ec.europa.eu/news/facts-and-figures-about-the-beactive-2022-campaign>

¹⁸ <https://sport.ec.europa.eu/initiatives/european-week-of-sport>

sensibilizzazione come la Settimana europea della mobilità¹⁹ e la Carta europea della sicurezza stradale²⁰;

- sostenere l'apprendimento tra pari tra gli Stati membri per l'aumento della sicurezza degli utenti della strada vulnerabili, in particolare i ciclisti, attraverso il programma di scambio dell'UE per la sicurezza stradale²¹;
- stabilire prescrizioni per spazi riservati al trasporto di biciclette su treni nuovi e ammodernati²².

3. La dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica

Affinché il potenziale della mobilità ciclistica possa esprimersi e contribuire efficacemente al conseguimento degli obiettivi dell'UE in tema di mobilità, clima, ambiente, salute, industria e società, il ricorso a tale modo di trasporto nell'UE dovrebbe aumentare in misura sostanziale. È necessario pertanto che le autorità a livello locale, regionale, nazionale e di UE intensifichino ulteriormente gli sforzi per promuovere la mobilità ciclistica e renderla un'opzione più attraente e più sicura per le persone di tutte le età e a diversi livelli di forma fisica e per coloro che soffrono di problemi fisici.

In tale contesto, la Commissione propone di stabilire una serie di principi e di impegni a questi correlati. Questi principi assumeranno la forma di un progetto di dichiarazione del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione. Il progetto di dichiarazione, che figura in allegato, è inteso come una proposta da discutere con il Parlamento europeo e il Consiglio per essere infine sottoscritta da tutte e tre le istituzioni.

La dichiarazione proposta si basa su precedenti iniziative degli Stati membri e del Parlamento europeo e beneficia dei contributi raccolti dai portatori di interessi²³.

I suoi **principi fondamentali** sono incentrati sugli aspetti seguenti:

1. sviluppo e rafforzamento delle politiche sulla mobilità ciclistica;
2. incoraggiamento a una mobilità inclusiva, salutare e a prezzi accessibili;
3. realizzazione di infrastrutture ciclabili più numerose e migliori;
4. aumento degli investimenti e instaurazione di condizioni favorevoli alla mobilità ciclistica;

¹⁹ <https://mobilityweek.eu>

²⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>

²¹ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>

²² Regolamento (UE) 2021/782 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R0782&from=CS>); le disposizioni di cui sopra si applicano a decorrere dal 7 giugno 2025.

²³ Riscontro ricevuto in occasione di un'apposita riunione del sottogruppo sulla mobilità attiva del gruppo di esperti della Commissione sulla mobilità urbana il 3 luglio 2023 e durante la consultazione sul nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_it).

5. aumento della sicurezza stradale;
6. sostegno ai lavori verdi di qualità e allo sviluppo di un'industria europea della mobilità ciclistica di livello mondiale;
7. sostegno alla multimodalità e al cicloturismo;
8. miglioramento della raccolta di dati sulla mobilità ciclistica.

4. Via da seguire

In questo progetto di dichiarazione la Commissione presenta sia un quadro di riferimento che orientamenti per aumentare i livelli di mobilità ciclistica nell'UE e sostenere l'industria e i posti di lavoro di qualità correlati.

La Commissione promuoverà attività di comunicazione e di dialogo con gli Stati membri e tutte le parti interessate per sensibilizzare e garantire un impegno condiviso verso i principi sanciti in questa dichiarazione.