



C/2024/2377

3.4.2024

DICHIARAZIONE EUROPEA SUL CICLISMO

(C/2024/2377)

Il Parlamento Europeo, il Consiglio e la Commissione Europea proclamano solennemente la seguente Dichiarazione congiunta sulla bicicletta

Preambolo

Mentre:

- (1) I trasporti sono fondamentali per l'inclusione sociale e lo sviluppo economico, nonché per la creazione di posti di lavoro e la promozione dell'accesso ad altri servizi essenziali, come l'occupazione, l'istruzione, la sanità e l'assistenza. Tuttavia, rappresenta ancora una fonte significativa di emissioni di gas serra, inquinamento dell'aria, del rumore e dell'acqua. La congestione rimane una seria sfida per l'efficienza dei sistemi di trasporto e riduce anche la vivibilità delle aree colpite, con costi considerevoli per la società e l'economia.
- (2) Forme di trasporto sostenibili sono essenziali per raggiungere gli obiettivi dell'UE in materia di clima, inquinamento zero ed efficienza energetica. Tra questi, la bicicletta è una delle attività più sostenibili, salutari ed efficienti, con un notevole potenziale per sostenere la decarbonizzazione dei trasporti urbani e contribuire a raggiungere l'obiettivo a livello dell'UE di ridurre le emissioni nette di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto al 1990 e neutralità climatica entro il 2050 in linea con la legge europea sul clima ⁽¹⁾. Ci aiuterà inoltre a progredire verso l'ambizione di inquinamento zero ⁽²⁾, con numerosi vantaggi collaterali in altri settori. Sviluppare ulteriormente la bicicletta è importante per le città europee nell'ambito dei nostri obiettivi climatici.
- (3) Il ciclismo comprende una gamma ampia e dinamica di veicoli stradali a propulsione umana, tra cui biciclette per vari terreni, bici da carico, biciclette per il trasporto di bambini, biciclette per persone con disabilità, trike, biciclette reclinabili, velomobili, tandem, biciclette elettriche e rimorchi per biciclette. Soddisfano un'ampia gamma di esigenze di trasporto e mobilità e richiedono infrastrutture adeguate. La bicicletta sta assumendo un ruolo sempre più importante nel trasporto urbano delle merci, in particolare nella consegna dei pacchi e nello shopping, grazie alle cargo bike e simili. Per sfruttare appieno il potenziale della bicicletta, le politiche ciclistiche dovrebbero riflettere questa diversità.
- (4) Per raggiungere il suo pieno potenziale, il ciclismo deve essere adeguatamente affrontato nelle politiche di mobilità a tutti i livelli di governance e finanziamento, pianificazione dei trasporti, sensibilizzazione, assegnazione dello spazio, norme di sicurezza e infrastrutture adeguate, compresa un'attenzione particolare alle persone con disabilità o mobilità ridotta. Ad esempio, il concetto UE di pianificazione della mobilità urbana sostenibile ⁽³⁾ pone al centro la mobilità attiva, compresa la bicicletta. Le misure a sostegno della mobilità ciclistica devono essere riportate nel pilastro della decarbonizzazione dei piani nazionali per l'energia e il clima ed essere adeguatamente considerate nei piani della missione Horizon Europe su 100 città climaticamente

neutre e intelligenti entro il 2030.

- (5) La bicicletta migliora l'inclusione sociale, contribuendo alla salute e al benessere fisico e mentale delle persone. Si tratta di un'attività fisica moderata che riduce i rischi per la salute e le morti premature legate allo stile di vita sedentario. Le biciclette con assistenza elettrica sono sempre più diffuse e consentono di coprire distanze più lunghe, soddisfare le esigenze di mobilità e trasporto di famiglie, piccole e medie imprese (PMI) e raggiungere gruppi aggiuntivi, come gli anziani e le persone con disabilità o mobilità ridotta.
- (6) Maggiori e migliori infrastrutture ciclistiche sicure in tutta l'UE sono essenziali per attirare più persone verso la bicicletta, all'interno e tra le aree urbane e rurali. Una migliore infrastruttura ciclistica andrà a vantaggio anche di altri mezzi, come le soluzioni di micromobilità.
- (7) Sono necessari finanziamenti adeguati dedicati al ciclismo – a livello locale, nazionale ed europeo – per soddisfare l'ambizione di far sì che più persone vadano in bicicletta. Un livello adeguato di investimenti è un prerequisito per migliorare significativamente le condizioni della bicicletta e mantenere le infrastrutture.
- (8) La sicurezza è un prerequisito per incoraggiare le persone ad andare in bicicletta. Oltre a infrastrutture più sicure, quali piste ciclabili separate e parcheggi sicuri, piani e strategie di sicurezza stradale che seguono un approccio basato sul rischio o integrato (come l'approccio "sistema sicuro") dovrebbero applicarsi sia alla bicicletta che ai veicoli a motore e alla condivisione di conducenti la strada con i ciclisti. Ciò include velocità sicure, uso stradale sicuro e veicoli sicuri, sostenuti da una rigorosa applicazione delle regole del traffico stradale. Lo sviluppo di standard per le piste ciclabili aumenterebbe la sicurezza integrata nella progettazione delle nuove infrastrutture ciclistiche. La formazione e l'istruzione, ad esempio nelle scuole, possono contribuire a promuovere la sicurezza dell'uso della bicicletta.
- (9) L'industria europea del ciclismo è un innovatore e leader globale, nonché un settore importante e in crescita dell'economia. Attualmente rappresenta oltre 1 000 PMI [\(4\)](#) e conta 1 milione di posti di lavoro, con un potenziale per molti altri.
- (10) La bicicletta è anche un fattore chiave per il turismo sostenibile e contribuisce alla connettività all'interno e tra le aree rurali e urbane, soprattutto in combinazione con treni, autobus e altri modi per creare servizi di mobilità multimodale. Porta benefici tangibili all'economia locale, in particolare alle PMI.
- (11) I dati ciclistici non vengono raccolti in modo coerente nell'UE. Ciò influisce sulla scelta ottimale degli investimenti nei trasporti e sulla valutazione dell'efficacia delle misure già adottate.
- (12) Si prevede che i principi contenuti nella presente Dichiarazione contribuiranno al raggiungimento degli obiettivi climatici e ambientali dell'UE, tra cui in particolare il Piano d'azione per l'inquinamento zero [\(5\)](#) e gli altri obiettivi del Green Deal europeo, la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente [\(6\)](#), e il nuovo quadro comunitario per la mobilità urbana [\(7\)](#).
- (13) Nel febbraio 2023 il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione sullo sviluppo di una strategia dell'UE per la bicicletta [\(8\)](#). Nel 2022, sei Stati membri dell'UE hanno preparato una Dichiarazione europea sulla bicicletta, che finora è stata firmata dalla maggior parte degli Stati membri [\(9\)](#).
- (14) La presente Dichiarazione costituisce un'intenzione politica dell'Unione per la promozione e l'attuazione dei principi in essa contenuti. Non è giuridicamente vincolante. L'Unione è responsabile dell'attuazione della presente Dichiarazione in cooperazione con i suoi Stati membri, secondo le rispettive competenze e nel pieno rispetto del diritto dell'Unione. La presente Dichiarazione non pregiudica la ripartizione delle competenze tra l'Unione e i suoi Stati membri.

Dichiarazione sul ciclismo

Il nostro obiettivo è liberare tutto il potenziale del ciclismo nell'UE. Questa Dichiarazione riconosce la bicicletta come una delle forme di trasporto e attività ricreative più sostenibili, accessibili e inclusive, a basso costo e salutari, e la sua importanza fondamentale per la società e l'economia europee. La Dichiarazione dovrebbe fungere da bussola strategica per le politiche e le iniziative esistenti e future legate al ciclismo.

Dichiariamo pertanto che:

Capitolo I: Sviluppo e rafforzamento delle politiche sulla bicicletta

L'UE e i suoi Stati membri, insieme alle autorità regionali e locali, hanno tutti un ruolo chiave da svolgere nel sostenere l'ulteriore diffusione della bicicletta.

Ci impegniamo a:

1. sviluppare, adottare e rafforzare politiche e strategie relative alla mobilità ciclistica a tutti i livelli rilevanti di governance;
2. adottare le misure necessarie per attuare queste politiche e strategie in materia di mobilità ciclistica il più rapidamente possibile;
3. dare priorità alle misure che tengono conto della mobilità ciclistica nella pianificazione della mobilità sostenibile nelle aree urbane e suburbane e, ove pertinente, nelle zone rurali;
4. incoraggiare le aziende, le organizzazioni e le istituzioni a promuovere la mobilità ciclistica attraverso programmi di gestione della mobilità quali incentivi per andare al lavoro, la fornitura di (e-)bici aziendali, parcheggi e strutture adeguate per le biciclette e l'uso di servizi di consegna basati su bicicletta;
5. promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto o svago sano, attraverso la sensibilizzazione, campagne di sensibilizzazione, sviluppo di capacità e formazione di professionisti, anche nei forum internazionali pertinenti.

Capitolo II: Incoraggiare una mobilità inclusiva, economica e sana

Tutti, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta, e indipendentemente dall'età e dal sesso, dovrebbero avere accesso alla mobilità, e la bicicletta può dare un contributo importante per consentirlo. La bicicletta dovrebbe inoltre essere accessibile indipendentemente dal livello di reddito e promossa come benefica per la salute mentale e fisica.

Ci impegniamo a:

6. aumentare l'uso della bicicletta per promuovere l'inclusione sociale prestando particolare attenzione ai bisogni delle donne, dei bambini, degli anziani e dei gruppi vulnerabili ed emarginati;
7. adottare misure per consentire un migliore accesso alla bicicletta per le persone con disabilità o a mobilità ridotta;
8. adottare misure per promuovere la mobilità attiva degli anziani e contribuire così all'invecchiamento attivo;
9. fornire corsi di formazione ciclistica mirati, in particolare per i bambini e i gruppi vulnerabili ed emarginati;
10. misure incoraggianti per aumentare l'accessibilità economica del ciclismo [\(10\)](#).

Capitolo III: Creare maggiori e migliori infrastrutture ciclistiche

Migliorare la qualità, la quantità, la continuità e l'attrattiva delle infrastrutture ciclistiche è essenziale per promuovere un maggiore utilizzo della bicicletta.

Ci impegniamo a:

- 11.aumentare in modo significativo le infrastrutture ciclistiche sicure e coerenti in tutta Europa;
- 12.sviluppare e utilizzare orientamenti dell'UE sugli standard relativi ai requisiti di qualità relativi agli utenti stradali vulnerabili, compresi i ciclisti, ai sensi della direttiva (UE) 2019/1936 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali [\(11\)](#);
- 13.aumentare i livelli di sicurezza concedendo spazio sufficiente ai ciclisti e agli altri utenti stradali vulnerabili, in particolare separando fisicamente le piste ciclabili dal traffico motorizzato, ove opportuno, o garantendo velocità sicure nel traffico misto;
- 14.lavorare per creare una rete ciclistica coerente nelle città e migliorare la connettività tra le aree suburbane e rurali e i centri urbani, comprese le autostrade ciclabili;
- 15.garantire la fornitura di parcheggi per biciclette sicuri e protetti nelle aree urbane e rurali, comprese le stazioni ferroviarie e degli autobus e gli snodi della mobilità;
- 16.Promuovere l'implementazione di punti di ricarica per biciclette elettriche nella pianificazione urbana e nei parcheggi per biciclette.

Capitolo IV: Aumentare gli investimenti e creare condizioni favorevoli per il ciclismo

Sono necessari maggiori investimenti per sbloccare il potenziale del ciclismo.

Ci impegniamo a:

- 17.fornire supporto tecnico, finanziamenti e finanziamenti per contribuire a sviluppare e attuare strategie per la bicicletta e investimenti legati alla bicicletta, anche attraverso i pertinenti strumenti dell'UE e alle condizioni ivi stabilite;
18. riflettendo la ciclicità degli investimenti a tutti i livelli di governance [\(12\)](#).

Capitolo V: Migliorare la sicurezza stradale

Tutti dovrebbero essere in grado di pedalare in modo sicuro e protetto.

Ci impegniamo a:

- 19.adoperarsi per rispettare gli impegni fissati nella Dichiarazione di La Valletta [\(13\)](#), vale a dire l'obiettivo di dimezzare il numero di feriti gravi nell'UE entro il 2030 rispetto al livello di riferimento del 2020 utilizzando la definizione contenuta nella Dichiarazione di La Valletta, e nel quadro di un piano globale strategia per la sicurezza stradale per questo periodo (il quadro politico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 della Commissione europea [\(14\)](#), che riafferma l'ambizioso obiettivo a lungo termine di avvicinarsi a zero morti entro il 2050, nonché strategie e piani d'azione nazionali per la sicurezza stradale);
- 20.rafforzare l'applicazione delle norme e della legislazione sulla sicurezza stradale per garantire la coesistenza di diversi mezzi di trasporto, con particolare attenzione alla protezione dei ciclisti e degli altri utenti stradali vulnerabili;
- 21.garantire che le norme sui requisiti di sicurezza applicabili alle biciclette elettriche siano sostanziali e ne promuovano la diffusione;
- 22.migliorare la sicurezza nei parcheggi pubblici per biciclette (compresi il bike sharing e gli hub multimodali) e aumentare gli sforzi per affrontare il problema dei furti di biciclette;
- 23.rafforzare la formazione ciclistica – compreso insegnare ai bambini e ai giovani come andare in bicicletta – e campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale, in particolare sui maggiori rischi per i ciclisti, e sostenere l'uso sicuro di biciclette ed e-bike, nonché affrontare la sensibilizzazione la sicurezza degli utenti stradali vulnerabili durante la formazione dei

conducenti.

Capitolo VI: Sostenere posti di lavoro di alta qualità e lo sviluppo di un'industria europea del ciclismo di livello mondiale

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

Ci impegniamo a:

24. creare le condizioni per aumentare la produzione europea di un'ampia gamma di biciclette (comprese le biciclette elettriche e le biciclette per persone con disabilità) e dei loro componenti, compreso l'accesso a materiali, attrezzature e il mantenimento di condizioni di parità a livello mondiale attraverso gli strumenti di difesa commerciale esistenti dell'UE ;
25. sostenere il settore dei servizi ciclistici, 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 ciclistici, compreso il cicloturismo, al fine di aumentare in modo significativo il numero di posti di lavoro di qualità legati al ciclismo, sostenere le PMI e promuovere le competenze pertinenti e la formazione professionale;
27. rendere il settore più attraente e consentire importanti transizioni da lavoro a lavoro da altri settori pertinenti;
28. riconoscere l'industria europea del ciclismo come partner nel sistema di mobilità al fine di rafforzare la resilienza, la sostenibilità, la circolarità e la digitalizzazione nel settore ciclistico;
29. sostenere le industrie dei servizi ciclistici, come il bike sharing e la logistica ciclistica, soprattutto nelle città, anche rafforzando l'integrazione della logistica ciclistica nel sistema logistico.

Capitolo VII: Sostenere la multimodalità e il cicloturismo

La bicicletta dovrebbe svolgere un ruolo chiave nel miglioramento della connettività multimodale e del turismo, soprattutto in combinazione con treni, autobus e altri modi, sia nelle aree urbane che rurali.

Ci impegniamo a:

30. promuovere e implementare soluzioni multimodali nelle aree urbane, suburbane e rurali, nonché per i viaggi a lunga distanza, creando maggiori sinergie tra la bicicletta e altri modi di trasporto, ad esempio consentendo il trasporto di più biciclette su autobus e treni e fornendo servizi più sicuri e aree di parcheggio sicure per biciclette nelle stazioni e negli hub della mobilità;
31. sostenere i programmi di bike sharing come soluzione per l'accesso al primo e ultimo miglio ai servizi di trasporto pubblico;
32. creare condizioni favorevoli per sostenere il ciclismo come mezzo sostenibile di svago e turismo.

Capitolo VIII: Migliorare la raccolta di dati sul ciclismo

I dati sulla bicicletta devono essere raccolti allo stesso modo in tutta l'UE per garantire un monitoraggio efficace dei progressi nell'attuazione dei principi e degli impegni inclusi nella presente Dichiarazione.

Ci impegniamo a:

33. monitorare l'attuazione dei nostri impegni;

34. consentire la misurazione continua dei progressi nell'uso della bicicletta nell'UE stabilendo un riferimento a livello dell'UE, comprendente la lunghezza, la densità della rete, la qualità e l'accessibilità delle infrastrutture e dei servizi ciclistici per diversi tipi di utenti, la quota di utilizzo della bicicletta nel trasporto totale e attività di mobilità e numero di feriti 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. sviluppare statistiche sulla bicicletta e sulle sue infrastrutture a livello locale, nazionale e dell'UE, compresa la cooperazione tra gli Stati membri ed Eurostat per raccogliere dati sulla bicicletta.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il raggiungimento della neutralità climatica e modifica i regolamenti (CE) n. legge») ([GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1](#)).

⁽²⁾ L'ottavo programma di azione per l'ambiente (decisione (UE) 2022/591) invita la Commissione, gli Stati membri, le autorità regionali e locali e le parti interessate, a seconda dei casi, a rafforzare gli incentivi positivi per l'ambiente e ad eliminare gradualmente le sovvenzioni dannose per l'ambiente, in particolare sussidi ai fossili, a livello dell'Unione, nazionale, regionale e locale.

⁽³⁾ Raccomandazione (UE) 2023/550 della Commissione, dell'8 marzo 2023, sui programmi nazionali di sostegno alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile ([GU L 73 del 10.3.2023, pag. 23](#)).

⁽⁴⁾ In particolare servizio e riparazione ciclisti, rivenditori ecc.

⁽⁵⁾ Comunicazione della Commissione Piano d'azione dell'UE verso un pianeta sano per tutti: "Verso l'inquinamento zero dell'aria, dell'acqua e del suolo" (COM(2021) 400).

⁽⁶⁾ COM(2020)789.

⁽⁷⁾ COM(2021) 811.

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

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

⁽¹⁰⁾ Ad esempio, la direttiva (UE) 2022/542 del Consiglio ([GU L 107 del 6.4.2022, pag. 1](#)) prevede la possibilità per gli Stati membri di applicare aliquote IVA ridotte per i servizi di fornitura, noleggio e riparazione di biciclette, compresi biciclette elettriche.

⁽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](#)).

⁽¹²⁾ Compreso per 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)

⁽¹³⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/it/pdf>

⁽¹⁴⁾ SWD(2019) 283 definitivo

ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>

ISSN 1977-091X (edizione elettronica)

