



Audizione VIII Commissione Senato

Francesco Baroncini – ECF Consiglio di amministrazione



ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union



Cycling
Industries
Europe

ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

www.ecf.com

ECF è l'unica organizzazione a livello europeo che si occupa di ciclabilità sia per mobilità urbana di persone e cose che nel tempo libero (cicloturismo).

Con più di 65 organizzazioni membri in oltre 40 paesi, uniamo i movimenti ciclistici europei come unica voce della società civile a livello paneuropeo e come l'organizzazione di difesa dei ciclisti più grande e conosciuta al mondo.

La visione che condividiamo con i nostri membri è quella di migliorare e incrementare l'uso della bicicletta in tutta Europa.



DICHIARAZIONE EUROPEA SULLA MOBILITÀ CICLISTICA

(C/2024/2377)

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

Preambolo

Considerando quanto segue:

- (1) I trasporti sono fondamentali per l'inclusione sociale e lo sviluppo economico, per creare posti di lavoro e promuovere l'accesso ad altri servizi essenziali, quali l'occupazione, l'istruzione, la sanità e l'assistenza. Costituiscono però ancora una fonte notevole di emissioni di gas a effetto serra e di inquinamento atmosferico, acustico e idrico. La congestione del traffico rimane una sfida impegnativa per l'efficienza dei sistemi di trasporto, che riduce inoltre la vivibilità delle zone colpite, con considerevoli costi per la società e l'economia.
- (2) Le forme di trasporto sostenibili sono essenziali per il conseguimento degli obiettivi dell'UE in tema di clima, azzeramento dell'inquinamento ed efficienza energetica. Tra queste, la mobilità ciclistica è una delle più sostenibili, salutarì ed efficienti, con un notevole potenziale per quanto riguarda il contributo alla decarbonizzazione dei trasporti urbani e all'obiettivo a livello di UE della riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto al 1990, nonché del conseguimento della neutralità climatica entro il 2050, in linea con la normativa europea sul clima ⁽¹⁾. Ciò aiuterà inoltre a progredire verso l'obiettivo «inquinamento zero» ⁽²⁾, con numerosi benefici collaterali in altri settori. Nell'ambito dei nostri obiettivi climatici, un ulteriore sviluppo della mobilità ciclistica è importante per le città europee.
- (3) La mobilità ciclistica coinvolge una gamma ampia e dinamica di veicoli stradali a propulsione umana, tra cui biciclette per vari terreni, cargo bike, biciclette per il trasporto di bambini, biciclette per persone con disabilità, tricicli per adulti, biciclette reclinata, velomobili, tandem, biciclette elettriche e rimorchi per bici. Tali veicoli, che soddisfano un ampio ventaglio di esigenze in materia di trasporti e mobilità, necessitano di infrastrutture adeguate. La mobilità ciclistica svolge un ruolo sempre più importante per il trasporto urbano delle merci, in particolare per le consegne di pacchi e lo shopping, grazie alle cargo bike e simili. Al fine di sfruttare appieno il potenziale della mobilità ciclistica, le politiche in materia dovrebbero riflettere tale diversità.
- (4) Affinché possa esprimere appieno il proprio potenziale, la mobilità ciclistica dovrebbe essere oggetto di adeguate politiche di mobilità a tutti i livelli di governance e finanziamento, pianificazione dei trasporti, sensibilizzazione, assegnazione degli spazi, elaborazione delle norme di sicurezza e realizzazione di infrastrutture adeguate, anche con un'attenzione particolare nei confronti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Ad esempio, il concetto dell'UE per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile ⁽³⁾ pone al centro la mobilità attiva, compresa quella ciclistica. Le misure a sostegno della mobilità ciclistica devono essere comunicate nell'ambito del pilastro relativo alla decarbonizzazione dei piani nazionali per l'energia e il clima e devono essere adeguatamente prese in considerazione nei piani della missione di Orizzonte Europa su 100 città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030.
- (5) La mobilità ciclistica migliora l'inclusività sociale, contribuendo alla salute fisica e mentale e al benessere delle persone. Si tratta di un'attività fisica moderata che riduce i rischi per la salute e i decessi prematuri legati a stili di vita sedentari. Le biciclette a pedalata assistita sono sempre più popolari: consentono di coprire distanze più lunghe, soddisfano le esigenze di mobilità e di trasporto delle famiglie e delle piccole e medie imprese (PMI) e raggiungono gruppi ulteriori, come gli anziani e le persone con disabilità o a mobilità ridotta.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

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

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



Adottata formalmente il 3 aprile 2024

- ritiene che **la mobilità ciclabile** debba essere riconosciuta come un **modo di trasporto a pieno titolo**
- incoraggia le autorità regionali e locali a **valutare la possibilità di mantenere le infrastrutture ciclabili** realizzate in risposta alla pandemia
- invita la Commissione e gli Stati membri a **sostenere la produzione di biciclette e componenti "Made in Europe"**
- **invita** la Commissione, gli Stati membri e le autorità regionali e locali a **condurre campagne educative e di formazione**, comprese campagne di informazione, per sensibilizzare in merito alla sicurezza stradale
- sottolinea il potenziale della bicicletta elettrica per promuovere l'uso della bicicletta; osserva che **è necessario procedere a un'adeguata classificazione giuridica delle biciclette elettriche in grado di raggiungere velocità fino a 25 km/h nella legislazione dell'UE e in quella nazionale**

 Gazzetta ufficiale dell'Unione europea IT
Serie C
3.4.2024

C/2024/2377

DICHIARAZIONE EUROPEA SULLA MOBILITÀ CICLISTICA
(C/2024/2377)

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

Preambolo

Considerando quanto segue:

- 1) I trasporti sono fondamentali per l'inclusione sociale e lo sviluppo economico, per creare posti di lavoro e promuovere l'accesso ad altri servizi essenziali, quali l'occupazione, l'istruzione, la sanità e l'assistenza. Costituiscono però ancora una fonte notevole di emissioni di gas a effetto serra e di inquinamento atmosferico, acustico e idrico. La congestione del traffico rimane una sfida impegnativa per l'efficienza dei sistemi di trasporto, che riduce inoltre la vivibilità delle zone colpite, con considerevoli costi per la società e l'economia.
- 2) Le forme di trasporto sostenibili sono essenziali per il conseguimento degli obiettivi dell'UE in tema di clima, azzeramento dell'inquinamento ed efficienza energetica. Tra queste, la mobilità ciclistica è una delle più sostenibili, salutarì ed efficienti, con un notevole potenziale per quanto riguarda il contributo alla decarbonizzazione dei trasporti urbani e all'obiettivo a livello di UE della riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto al 1990, nonché del conseguimento della neutralità climatica entro il 2050, in linea con la normativa europea sul clima ⁽¹⁾. Ciò aiuterà inoltre a progredire verso l'obiettivo "inquinamento zero" ⁽²⁾, con numerosi benefici collaterali in altri settori. Nell'ambito dei nostri obiettivi climatici, un ulteriore sviluppo della mobilità ciclistica è importante per le città europee.
- 3) La mobilità ciclistica coinvolge una gamma ampia e dinamica di veicoli stradali a propulsione umana, tra cui biciclette per vari terreni, cargo bike, biciclette per il trasporto di bambini, biciclette per persone con disabilità, tricicli per adulti, biciclette reclinare, velomobili, tandem, biciclette elettriche e rimorchi per bici. Tali veicoli, che godono di un ampio ventaglio di esigenze in materia di trasporti e mobilità, necessitano di infrastrutture adeguate. La mobilità ciclistica svolge un ruolo sempre più importante per il trasporto urbano delle merci, in particolare per le consegne di pacchi e lo shopping, grazie alle cargo bike e simili. Al fine di sfruttare appieno il potenziale della mobilità ciclistica, le politiche in materia dovrebbero riflettere tale diversità.
- 4) Affinché possa esprimersi appieno il proprio potenziale, la mobilità ciclistica dovrebbe essere oggetto di adeguate politiche di mobilità a tutti i livelli di governance e finanziamento, pianificazione dei trasporti, sensibilizzazione, assegnazione degli spazi, elaborazione delle norme di sicurezza e realizzazione di infrastrutture adeguate, anche con un'attenzione particolare nei confronti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Ad esempio, il concetto dell'UE per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile ⁽³⁾ pone al centro la mobilità attiva, compresa quella ciclistica. Le misure a sostegno della mobilità ciclistica devono essere comunicate nell'ambito del pilastro relativo alla decarbonizzazione dei piani nazionali per l'energia e il clima e devono essere adeguatamente prese in considerazione nei piani della missione di Orizzonte Europa su 100 città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030.
- 5) La mobilità ciclistica migliora l'inclusività sociale, contribuendo alla salute fisica e mentale e al benessere delle persone. Si tratta di un'attività fisica moderata che riduce i rischi per la salute e i decessi prematuri legati a stili di vita sedentari. Le biciclette a pedata assistita sono sempre più popolari: consentono di coprire distanze più lunghe, soddisfano le esigenze di mobilità e di trasporto delle famiglie e delle piccole e medie imprese (PMI) e raggiungono gruppi ulteriori, come gli anziani e le persone con disabilità o a mobilità ridotta.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 (Normative europee sul clima) (GU L 249 del 18.7.2021, pag. 1).

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

⁽³⁾ Raccomandazione (UE) 2023/519 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).

ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj> 1/5



Proposta della Commissione al Parlamento e al Consiglio

- **promuovere la mobilità ciclistica** come mezzo salutare di trasporto o svago mediante campagne di sensibilizzazione e promozione
- fornire una **formazione mirata sulla mobilità ciclistica**, in particolare ai bambini e ai gruppi vulnerabili
- **riservare spazio sufficiente ai ciclisti e agli altri utenti della strada vulnerabili** per aumentare i livelli di sicurezza
- tenere conto della mobilità ciclistica negli investimenti a tutti i livelli di governance
- svolgere **opera di sensibilizzazione** verso la sicurezza degli utenti della strada vulnerabili **nell'ambito dei corsi di formazione dei conducenti**
- creare le condizioni per **un aumento della produzione europea** di un'ampia gamma di **biciclette**
- **sostenere i sistemi di bike sharing** come soluzione di primo e ultimo miglio per l'accesso ai servizi di trasporto pubblico





- Plastica, 300 gr



Acciaio, 1.500 kg (a vuoto)

Bici assistita o motorino elettrico?



Bici assistita



Ciclomotori a pedali



Una bici a pedalata assistita ha un motore piccolo (meno di 250 W)

Bisogna per forza pedalare per avanzare

Se non si pedala, la bici si ferma

Se si supera i 25 km/h il motore non dà più assistenza

Le bici a pedalata assistita rispondono agli standard EN15194

Sono biciclette a tutti gli effetti



Il motore è più potente, 500 W e anche oltre
Non è necessario pedalare, sono dotate di acceleratore
Arrivano fino a 45 km/h (e oltre, se modificate)
Vengono vendute come biciclette, cui somigliano molto

Sono a tutti gli effetti dei ciclomotori e come tali sono trattati

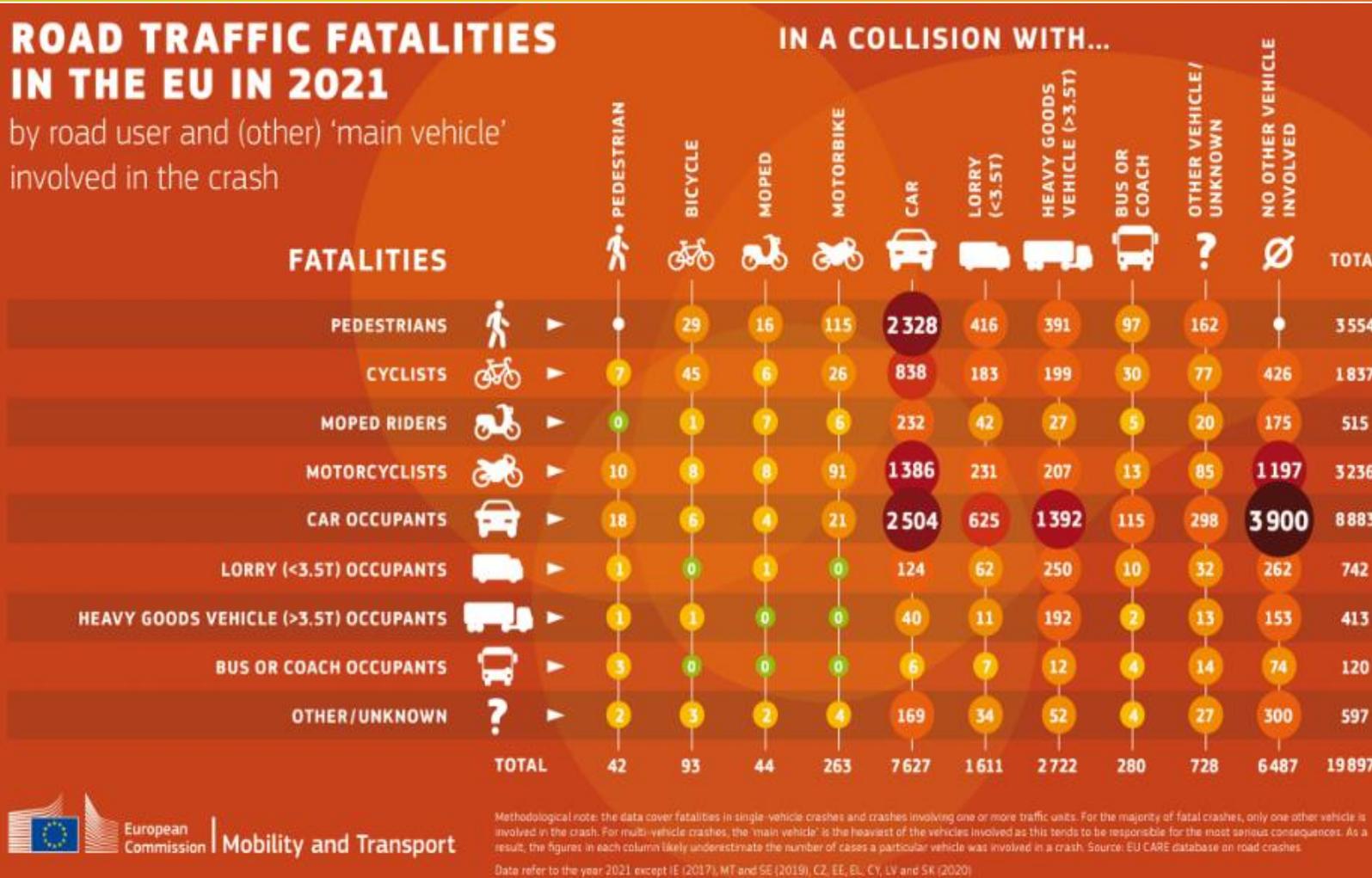


La Svizzera ha tentato di introdurre l'assicurazione per le biciclette
Nel 2012 è stato abolito causa gli ingenti costi e i benefici quasi nulli

La città di Toronto (Canada) ha valutato che un sistema di licenze
costerebbe 3 volte di più delle possibili entrate

Le biciclette causano pochi incidenti gravi e pochissimi fatali





Le persone che usano la bici sono le più varie.

In Italia si stima ci siano tra gli **80.000.000** e i **100.000.000 biciclette** (stima ANCMA-FIAB, comunicazione personale).

La stragrande maggioranza è utilizzata saltuariamente, per svago o piccole commissioni o in vacanza.

I costi per le verifiche sarebbero altissimi a fronte di scarsi benefici.

Quasi impossibile controllare che chi usa poco o pochissimo la bici sia assicurato.



Si colpirebbe non i ciclisti ma i costruttori, eccellenza italiana, che venderebbero meno bici, stante la burocratizzazione dell'acquisto.

Sono diverse le imprese che, anche di recente, si riconvertono alla produzione di e-Bikes.

«Da noi, con una forte contrazione demografica e vista la concorrenza degli sport di squadra per una disciplina di fatica come il ciclismo è durissima. In Danimarca la forza del movimento si basa sulle piste ciclabili che da noi sono un miraggio» (C. Dagnoni, presidente Federciclismo, sul Corriere della Sera, intervista del 16/11/2023)

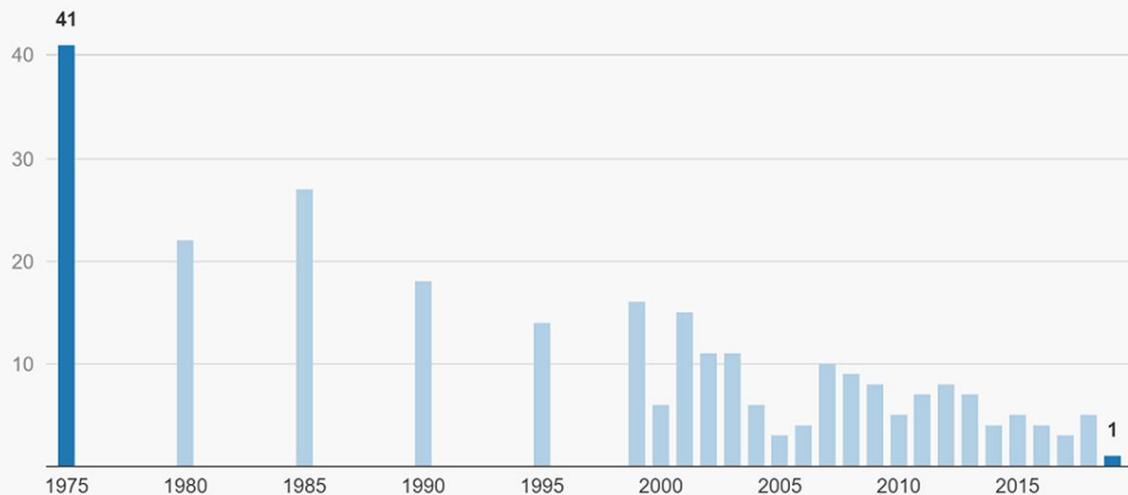


Il sorpasso azzardato è uno degli incidenti più comuni tra veicoli e ciclisti, quello che genera il maggior numero di morti

Molti Stati hanno inserito la distanza obbligatoria di 1,5 m per il sorpasso

Inserire una distanza precisa è questione di chiarezza, precisione, non lascia incertezza né percezione personale di quali condizioni consentano il sorpasso

Antall trafikdrepte i Oslo

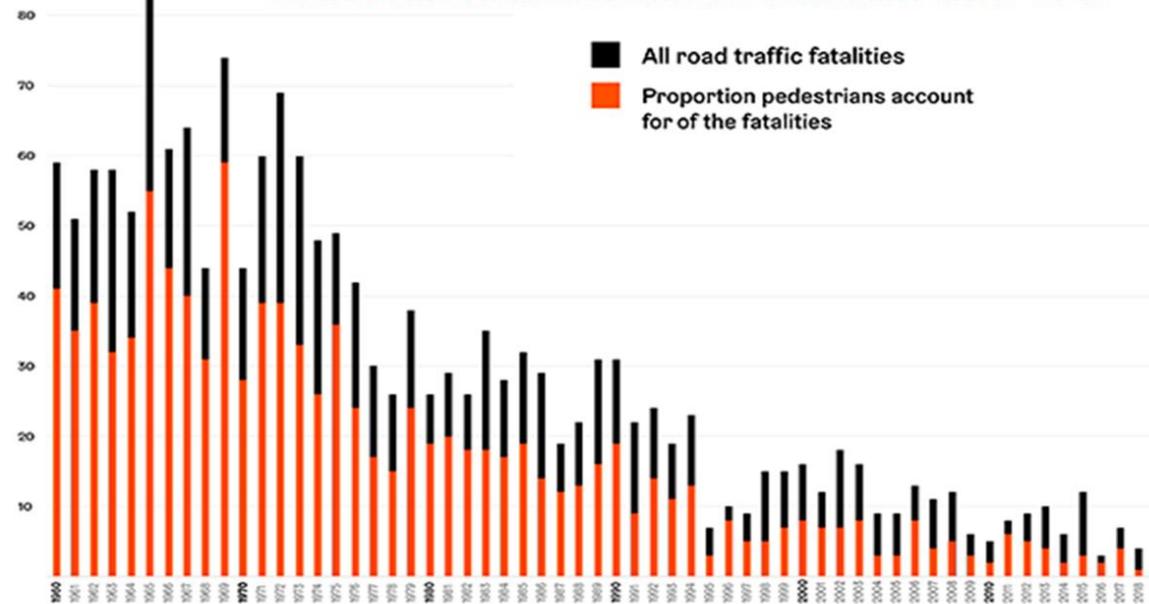


Siste 20 år og hvert femte år siden 1975

Kilde: Statens vegvesen

Aftenposten

Road traffic accident deaths in Helsinki in 1960–2019



Source: City of Helsinki Traffic Accidents Register and Statistics on road traffic accidents by Statistics Finland

Velocità ridotta a 30 km/h in tutta la città

Controlli sul rispetto dei limiti

Ambiente stradale ridisegnato in favore di biciclette e pedoni

Strade chiuse al traffico auto (eccetto disabili)

Altri risultati

Migliore qualità dell'aria

Incremento del fatturato dei negozi di prossimità, più visitati e più conosciuti rispetto a prima



Francesco Baroncini

ECF

francescobaroncini71@gmail.com

329 7750208



ECF gratefully acknowledges financial support
from the LIFE Programme of the European Union



ECF gratefully acknowledges financial support from the
cycling industry via Cycling Industries Europe

www.ecf.com