



Deblocarea fondurilor UE pentru investițiile în deplasarea cu bicicleta

GHID PENTRU DOCUMENTELE DE PROGRAMARE 2021-
2027 – ROMÂNIA



ECF își exprimă recunoștința față de sprijinul financiar al
Comisiei Europene



Cycling
Industries
Europe

ECF recunoaște cu recunoștință sprijinul
financiar al industriei ciclismului prin
intermediul Cycling Industries Europe

www.ecf.com



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Federația Europeană a Biciștilor este federația care înglobează organizațiile naționale de biciști (organizații care promovează utilizarea bicicletelor în contextul mobilității) din întreaga Europă. Având 69 de membri din peste 40 de țări, Federația Europeană a Biciștilor (ECF) reunește asociațiile de biciști, făcându-le auzită vocea atât la nivel european, cât și la nivel internațional. Obiectivul nostru este ca tot mai mulți oameni să meargă mai frecvent cu bicicleta, influențând politicile și bugetele în favoarea unei mai mari utilizări a bicicletelor.

Editor

Federația Europeană a Biciștilor
Mundo-Madou
Avenue des Arts 7-8
1210 Bruxelles, Belgia
office@ecf.com

Autori

Fabian Küster, responsabil superior pentru politici
Magdalena Kolczyńska, stagiară în domeniul politicilor

@ Federația Europeană a Biciștilor, noiembrie 2020

Cuprins

1. CUVÂNT ÎNAINTE	5
2. SUMAR	6
3. IMPORTANȚA DEPLASĂRII CU BICICLETA PENTRU NOUA PERSPECTIVĂ BUGETARĂ 2021-2027	7
3.1. Prioritățile pentru noul buget	7
3.2. Programe de finanțare ale UE pentru perioada 2021-2027	8
3.3. Mecanismul de redresare și reziliență	10
4. BENEFICII GENERALE ALE INVESTIȚIILOR LEGATE DE DEPLASAREA CU BICICLETA	12
5. EVALUAREA SPECIFICĂ FIECĂREI ȚĂRI: ROMÂNIA	14
5.2. Recomandările specifice fiecărei țări din cadrul semestrului european 2020	16
5.3. Planurile naționale în domeniul energiei și schimbărilor climatice	17
6. DE LA REGLEMENTĂRILE UE LA INVESTIȚII SPECIFICE: ASPECTE ESENȚIALE	19
6.1. Revizuirea reglementărilor UE relevante	19
6.2. Prezentarea generală a documentelor de programare	21
6.3. Nevoile de investiții	24
6.4. Documentele de programare și strategiile naționale de încurajare a utilizării bicicletei	24
7. BUNE PRACTICI ȘI INSPIRAȚII VALOROASE	26
7.1. Transportul urban: infrastructura pentru biciclete din Valencia (Spania)	26
7.2. Rețeaua provincială de trasee turistice: Velo Małopolska (Polonia)	30
7.3. Conexiuni cicliste peri-urbane: Fietssnelwegen (Belgia)	32
8. BUNE PRACTICI ȘI INSPIRAȚII VALOROASE	35
8.1. Documentele de programare și strategiile naționale de încurajare a utilizării bicicletei	35
8.2. Programele operaționale/ Programele de dezvoltare rurală	38
9. APEL LA ACȚIUNE	42
10. ANEXĂ: BENEFICIILE DETALIAȚE ALE INVESTIȚIILOR ÎN DEPLASAREA CU BICICLETA PENTRU EUROPA	45
10.1. Economie	45
10.2. Tehnologie	46
10.3. Mediul înconjurător și resursele	47
10.4. Sănătate	47
10.5. Beneficiile sociale și satisfacția vieții	48
11. BIBLIOGRAFIE	50



More
and better
cycling for all

1. Cuvânt înainte

Stimați cititori,

Ne aflăm într-un punct de cotitură pentru viitorul regiunilor europene. Odată cu încheierea exercițiului financiar actual 2014-2020, este necesară o nouă viziune a politicii regionale. Trebuie să răspundem la aceste întrebări: În ce orașe și sate vrem să trăim? Cum vrem să protejăm siguranța și bunăstarea cetățenilor noștri? Cum ne putem asigura că investițiile curajoase definite astăzi vor aduce cele mai mari beneficii economice și sociale posibile? Aceste întrebări nu au fost niciodată simple. Astăzi, însă, răspunsul la ele este și mai dificil. Pandemia de COVID-19, care a zguduit întreaga lume, ne-a adus provocări complet noi. Sănătatea și siguranța cetățenilor noștri au devenit o prioritate absolută.

Mai mult decât atât, necesitatea de a ne adapta investițiile la cerințele Pactului verde european înseamnă noi provocări. Uniunea Europeană își propune să atingă neutralitatea climatică până cel târziu în 2050. Este, fără îndoială, un obiectiv foarte ambițios, iar UE a deblocat resurse financiare fără precedent pentru a ne ajuta să îl atingem. Cu toții trebuie să fim pregătiți să profităm de această ocazie.

Având în vedere experiența multor regiuni europene, considerăm că o politică ambițioasă de promovare a deplasării cu bicicleta este cel mai bun răspuns la ambele provocări: sănătatea publică și protecția climei. Un număr mai mare de oameni care circulă cu bicicleta pe drumurile din regiunile noastre înseamnă emisii mai mici de gaze cu efect de seră, niveluri mai mici de zgomot și o calitate mai bună a aerului, dar și mai multă activitate fizică pentru cetățeni, o sănătate mai bună și, un lucru deosebit de important în circumstanțele actuale, un risc mult mai mic de infecție în timpul navetei comparativ cu alte mijloace de transport.

În cadrul financiar multianual (CFM) pentru perioada 2007-2013, au fost alocați aproximativ 700 milioane EUR pentru investițiile în deplasarea cu bicicleta. Aceasta a reprezentat doar 1% din cheltuielile totale ale UE pentru măsurile de transport aferente exercițiului respectiv. În CFM pentru perioada 2014-2020, UE a investit de aproape trei ori

această sumă, aproximativ 2 miliarde EUR, în proiecte care vizează mersul pe jos și cu bicicleta. Deși această creștere este un pas important, ea reprezintă în continuare doar o mică parte din bugetul total pentru transport. De aceea, ne dorim ca această sumă să se tripleze din nou și să deblocăm investiții de 6 miliarde EUR în următorul CFM pentru perioada 2021-2027.

Pentru aceasta, însă, avem nevoie de cooperarea dvs. activă. Prin urmare, vă încurajăm să includeți obiective pro deplasare cu bicicleta în documentele de programare pentru noul Fond european de dezvoltare regională (FEDER) și Fondul de coeziune. În acest ghid, veți găsi informații despre avantajele investițiilor în deplasarea cu bicicleta în România și toate cunoștințele necesare despre cum pot fi incluse în acordul de parteneriat dintre România și UE și în programele operaționale specifice pentru regiunile dvs.

Astăzi, aveți puterea să decideți viitoarea formă a regiunilor dvs. și a Europei. Sperăm că acest ghid vă va ajuta să luați decizii de investiții cu adevărat benefice.

Cu stimă,



Jill Warren

co-CEO ECF



Morten Kabbell

co-CEO ECF

2. Sumar

Scopul final al acestui ghid este de a sprijini autoritățile responsabile cu elaborarea documentelor de programare și cetățenii interesați de dezvoltarea dinamică și durabilă a regiunilor lor în demersul acestora de a obține finanțare europeană substanțială pentru investiții excelente și benefice în deplasarea cu bicicleta.

2021 marchează începutul unui nou exercițiu financiar de 7 ani în Uniunea Europeană, numită cadrul financiar multianual (CFM). După criza fără precedent cauzată de pandemia de COVID-19, UE se va concentra acum asupra redresării economice, fără a pierde din vedere necesitatea de a proteja sănătatea cetățenilor și de a urmări atingerea obiectivelor ambițioase stipulate în Pactul verde european. Noul CFM pentru perioada 2021–2027 și reglementările aferente fondurilor structurale și de investiții europene se bazează tocmai pe aceste principii.

ECF consideră că investițiile îndrăznețe și vizionare în transportul cu bicicleta și cicloturism sunt cel mai bun mod de a atinge obiectivele de mai sus și de a impulsiona o creștere economică dinamică a regiunilor, respectând în același timp mediul natural, precum și sănătatea și bunăstarea cetățenilor. Această convingere se bazează pe mulți ani de experiență practică, date economice robuste și cercetări științifice privind beneficiile mobilității active și durabile pentru sănătate și mediu.

Pentru a confirma pe deplin această teză, în capitolul 3 vom creiona semnificația deplasării cu bicicleta în noua perspectivă bugetară, iar în capitolul 4 vom analiza beneficiile generale ale investițiilor în deplasarea cu bicicleta.

În capitolul 5 vom discuta despre importanța deplasării cu bicicleta pentru punerea în aplicare a recomandărilor specifice fiecărei țări ale Comisiei Europene și pentru îndeplinirea obligațiilor aferente Planurilor naționale în domeniul energiei și schimbărilor climatice și vom prezenta o analiză a costurilor externe ale transportului motorizat, după cum sunt reflectate în rapoartele de țară din cadrul semestrului european 2020. În capitolul 6 vom descrie modul în care reglementările UE pot fi transpuse în investiții specifice.

În capitolul 7 vom prezenta o colecție de investiții menite să inspire, finanțate prin intermediul FEDER, iar la final, în capitolul 8, vă prezentăm o selecție de prevederi de bune practici incluse în documentele de programare ale țărilor europene care au reușit să obțină fonduri europene importante pentru investițiile în deplasarea cu bicicleta în exercițiul financiar 2014-2020.

Exemplele de formulări ale obiectivelor pro deplasare cu bicicleta incluse în documentele de programare de succes pot fi utilizate direct sau pot servi drept sursă de inspirație pentru proiecte și obiective și mai îndrăznețe.



3. Importanța deplasării cu bicicleta pentru noua perspectivă bugetară 2021-2027

3.1. Prioritățile pentru noul buget

Bugetul UE pentru perioada 2021-2027 a făcut obiectul unor dispute aprinse între factorii de decizie europeni. S-au dezbătut sumele, sursele de finanțare și repartizarea fondurilor între diversele programe ale UE. Doar două principii au rămas incontestabile: noua politică financiară a UE trebuie să abordeze provocările economice și de sănătate fără precedent cauzate de pandemia de COVID-19 și să contribuie la rolul de pionier al Europei în ceea ce privește transformarea responsabilă și durabilă, astfel încât să poată fi îndeplinite obiectivele ambițioase ale Pactului verde european.

Pentru a atinge aceste obiective, s-a convenit că cel puțin 30% din bugetul UE trebuie alocat politicilor climatice. În plus, vor fi favorizate proiectele menite să îmbunătățească sănătatea cetățenilor europeni și să îi protejeze de răspândirea virusului COVID-19. Acestea sunt principalele criterii care trebuie luate în considerare de toate statele membre care doresc să beneficieze pe deplin de un nou acord bugetar.

Deplasarea cu bicicleta este o soluție perfectă pentru ambele preocupări. În primul rând, este singurul mijloc de transport pentru care investițiile pot fi înregistrate 100% atât în sprijinul politicilor privind schimbările climatice, cât și al obiectivelor de mediu.¹ Aceștia sunt doi indicatori care îi permit Comisiei Europene să monitorizeze dacă beneficiarii respectă pragurile necesare, adică un minim de cel puțin 30% investiții în protecția climei. Cu alte cuvinte: investițiile importante ale UE în deplasarea cu bicicleta le permit țărilor și regiunilor să atingă pragurile de cheltuieli aferente măsurilor favorabile mediului și climei, lăsând restul banilor pentru alte proiecte vitale din afara acestor domenii de politică.

În al doilea rând, deplasarea cu bicicleta reprezintă unul dintre cele mai sigure mijloace de transport în timpul pandemiei de COVID-19. Aceasta vă ține aproape automat la distanța fizică minimă recomandată de virologi. Mai mult decât atât, are un istoric excelent de prevenire a bolilor fizice și mintale², care tind să se înrăutățească în perioadele recurente de limitare a mișcării persoanelor, de restricții sociale și de izolare.

¹ Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european plus, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, și de instituire a unor norme financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil și migrație, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului pentru managementul frontierelor și vize; anexa 1 punctul 075, disponibilă la: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A375%3AFIN>.

² N. Panozzo, *Continuați să pedalați în timpul pandemiei de coronavirus*, 27 martie 2020, disponibil la: <https://ecf.com/news-and-events/news/keep-cycling-during-coronavirus-outbreak>.

COVID-19 și politica în domeniul transporturilor

Pandemia a schimbat drastic tiparele de mobilitate. Unele dintre aceste schimbări sunt tranzitorii. Altele, însă, vor avea efecte îndelungate și vor contura viitorul transportului urban, devenind „noua normalitate”. Fără îndoială, regiunile europene trebuie să reacționeze la această revoluție și să-i influențeze evoluția, acționând prompt pentru a consolida tendințele pozitive (cum ar fi încetinirea traficului motorizat și sporirea interesului față de mobilitatea activă, inclusiv a interesului față de mersul cu bicicleta) și pentru a le atenua pe cele negative (de ex. pierderea pasagerilor care utilizează transportul public).

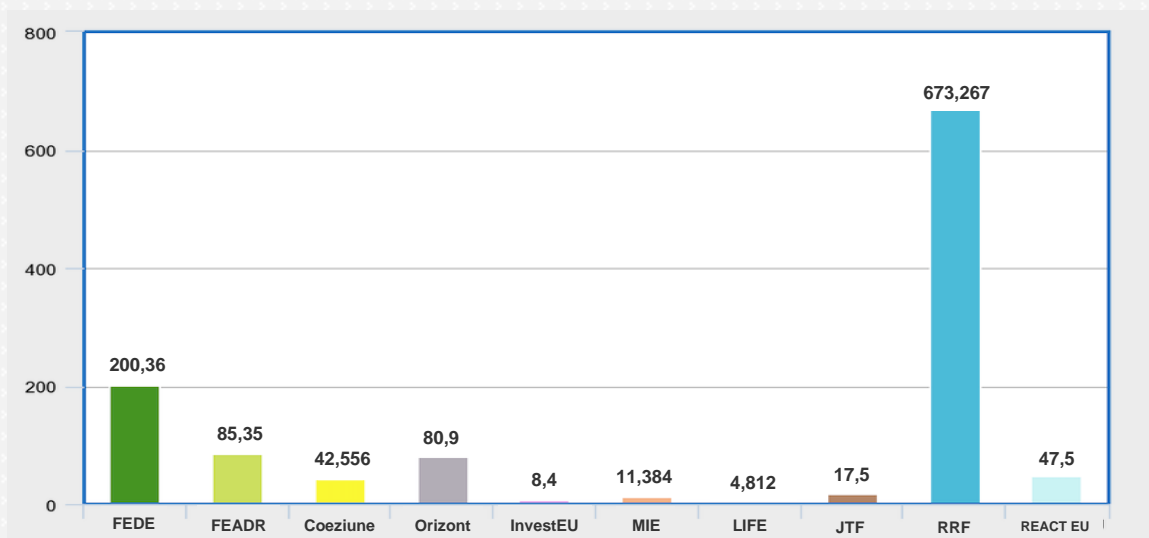
Multe orașe europene au răspuns deja acestei provocări. O treime din capitalele europene, printre care Bruxelles, Roma și Berlin, au decis să închidă secțiuni de drum pentru traficul auto sau să realoce spațiu rutier pentru a crea în schimb piste temporare pentru biciclete. Din martie 2020, de la izbucnirea pandemiei, peste 2 300 km de noi piste temporare pentru bicicliști și alte măsuri de promovare a deplasării cu bicicleta au fost anunțate în toată Europa, fiind asumate noi investiții de peste 1 miliard EUR.³ Acest lucru demonstrează dorința imperioasă cu care orașele europene doresc să vadă investiții în mobilitatea activă și durabilă. Schemele de mobilitate trebuie regândite pentru viitorul nostru prin prisma COVID-19, iar o soluție durabilă trebuie concepută pentru a răspunde schimbărilor majore care țin de mediul de lucru, mobilitatea școlară, logistica urbană și opțiunile modale.

Atât statele, cât și regiunile trebuie să-și concentreze eforturile asupra menținerii la zi a documentelor strategice de transport, cum ar fi analiza cererii, previziunile legate de trafic, planurile de mobilitate urbană durabilă și strategiile pentru deplasarea cu bicicleta și asupra examinării modului în care finanțarea FEDER poate sprijini realizarea noilor lor politici în domeniul transporturilor, care vor sprijini transformările continue.

3.2. Programe de finanțare ale UE pentru perioada 2021-2027

Accentul în acest ghid a fost pus în primul rând pe obținerea de fonduri din FEDER și Fondul de coeziune pentru investiții în deplasarea cu bicicleta. Acestea, însă, nu sunt singurele surse de finanțare care pot fi utilizate pentru dezvoltarea în regiuni a infrastructurii de transport cu emisii zero. Mai jos prezentăm defalcarea propusă a resurselor UE pentru exercițiul financiar 2021-2027. Am selectat programele care, în opinia noastră, pot fi utilizate pentru a obține fonduri pentru proiectele legate de deplasarea cu bicicleta. Vă rugăm să rețineți faptul că aceste cifre se mai pot schimba, întrucât procesul legislativ de adoptare a noului buget al UE nu a fost încă finalizat.

³ COVID-19 Cycling Measures Tracker (Sistemul de urmărire a măsurilor pentru deplasarea cu bicicleta în contextul COVID-19), ECF, octombrie 2020, disponibil la: <https://ecf.com/dashboard>.



Graficul 1: Compararea bugetelor programelor UE selectate.

Program	Obiectiv	Prețuri 2018 (în milioane EUR)	
Fondul European de Dezvoltare Regională	Dezvoltarea și ajustarea structurală a economiilor regionale	200.360	
Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală	Vitalitatea și viabilitatea economică a comunităților rurale.	85.350	
Fondul de coeziune	Reducerea disparităților economice și sociale între țările UE și promovarea dezvoltării durabile.	42.556	
Din care contribuția la Mecanismul pentru interconectarea Europei – Transporturi		10.000	
Orizont Europa	Cercetare și inovare.	80.900	
Fondul InvestEU	Infrastructură durabilă; Cercetare, inovare și digitalizare; Întreprinderi mici și mijlocii; Investiții sociale și competențe; Investiții europene strategice.	8.400	
Mecanismul pentru interconectarea Europei – Transporturi	Investiții pentru construirea unei noi infrastructuri de transport în Europa de-a lungul rețelei TEN-T (Rețeaua transeuropeană – Transporturi) sau reabilitarea și modernizarea celei existente.	11.384	
LIFE	Mediu și politici climatice.	4.812	
Fondul pentru o tranziție justă	Sprijinirea regiunilor UE cele mai afectate de tranziția către o economie cu emisii scăzute de carbon.	17.500	
Next Generation EU	Mecanismul de redresare și reziliență	Sprijinirea țărilor UE pentru a ieși din criza economică.	673.267
	REACT EU	Resurse suplimentare pentru FEDER, Fondurile sociale europene și Fondul de ajutor european destinat celor mai defavorizate persoane.	47.500

Tabelul 1: Compararea bugetelor programelor UE selectate

Câteva cuvinte despre Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală

Puține țări utilizează în prezent Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) ca sursă de finanțare pentru investițiile în deplasarea cu bicicleta. În realitate, însă, acesta poate fi utilizat pentru proiecte importante în infrastructura ciclistă din zonele rurale sau care traversează zonele rurale. De exemplu, Franța a folosit FEADR pentru a construi o rețea de câteva sute de kilometri de rute cicloturistice, care sunt acum o sursă de venit tot mai dinamică pentru agroturismul, gastronomia și alte servicii locale conexe.⁴ Un exemplu excelent în acest sens este ruta ciclistă ce străbate podgoriile din Burgundia. Fondurile FEADR pot fi, de asemenea, alocate pentru crearea de parcări pentru biciclete în perimetrul gărilor locale, piste sigure pentru biciclete care să lege localitățile suburbane cu metropola, mici rute turistice în zone valoroase din punct de vedere natural, rute pentru ciclism montan și multe altele!

3.3. Mecanismul de redresare și reziliență

750 de miliarde EUR vor fi alocate statelor membre sub formă de granturi și împrumuturi în cadrul instrumentului de redresare „Next Generation EU”, pentru remedierea daunelor economice provocate de pandemia de coronavirus. Cel mai mare fond unic este Fondul de redresare și reziliență, cu un buget în valoare de 672,5 miliarde EUR. Cel puțin 37% din aceste investiții trebuie utilizate pentru a sprijini acțiunile climatice.

La 17 septembrie 2020, Comisia Europeană a emis o comunicare și orientări pentru statele membre cu privire la modul de cheltuire a banilor prin intermediul planurilor naționale de redresare. 70% din sume trebuie angajate până în anul 2022, iar restul de 30% până la sfârșitul anului 2023. Proiectele planurilor naționale de redresare și reziliență pot fi depuse începând cu 15 octombrie 2020, iar planurile finale trebuie convenite împreună cu Comisia Europeană până pe 30 aprilie 2021.

Comisia Europeană nu stabilește niciun obiectiv specific sectorului. Cu toate acestea, în comunicare sunt enumerate 7 „proiecte emblematice”, inclusiv în ceea ce privește „reîncărcarea și realimentarea”. Deplasarea cu bicicleta nu a fost menționată în mod explicit, dar ar putea intra în cadrul mai larg al „mobilității durabile și inteligente”.⁵

⁴ Programme Opérationnel FEDER-FSE Bourgogne 2014-2020, disponibil la:

https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2020/03/Programme_2014FR16M0OP014_7_1_fr.pdf.

⁵ „Investițiile în mobilitatea durabilă pot, de asemenea, să sprijine puternic redresarea. Măsurile care vizează transporturile pot genera reduceri semnificative ale emisiilor de gaze cu efect de seră și îmbunătățiri ale calității aerului, stimulând în același timp creșterea productivității. În procesul de elaborare a planurilor lor naționale de redresare și reziliență, statele membre ar trebui să ia în considerare măsuri precum investițiile în transportul public și în infrastructură care să sprijine trecerea la o mobilitate mai durabilă și mai inteligentă, inclusiv rețele multimodale europene fluide și eficiente, precum și modernizarea rețelelor transeuropene de transport de călători și de marfă. ...], în: COM(2020) 575 final, Comunicarea „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030: Investirea într-un viitor neutru din punct de vedere climatic, în interesul cetățenilor” în COM(2020) 562 final se face o referire specifică la deplasarea cu bicicleta.



4. Beneficii generale ale investițiilor legate de deplasarea cu bicicleta

Nivelurile actuale de deplasare cu bicicleta produc beneficii de 150 miliarde EUR anual pentru statele membre ale UE. Peste 90 de miliarde EUR din aceste beneficii reprezintă externalități pozitive pentru mediu, sănătatea publică și sistemul de mobilitate. Prin comparație, Comisia Europeană a estimat într-un studiu recent externalitățile negative, adică costurile pentru mediu, sănătate și mobilitate, ale transportului rutier motorizat la 800 miliarde EUR anual.⁶ Investițiile în proiecte legate de deplasarea cu bicicleta au, de asemenea, un raport costuri-beneficii foarte avantajos și sunt excelente din punct de vedere economic. Aproximativ 650 000 de locuri de muncă sunt asociate economiei deplasării cu bicicleta.⁷

PE SCURT



150.000.000.000

Contribuția anuală a deplasării cu bicicleta la economia europeană (în EUR)



5,5%

Rata anuală estimată de creștere a pieței bicicletelor până în 2022



650.000

Locuri de muncă în Europa care sunt asociate în prezent economiei deplasării cu bicicleta



50%

Creșterea recomandată a utilizării bicicletelor până în 2030

Beneficiile deplasării cu bicicleta apar nu doar în domeniile specifice, separate, cum ar fi transporturile sau politica de mediu, ci și în multe alte domenii în care UE are competențe, cum ar fi politica industrială, ocuparea forței de muncă, turismul, sănătatea publică și afacerile sociale. Majoritatea țărilor europene au încă un potențial ridicat de a atinge niveluri mai înalte ale deplasării cu bicicleta. Pentru a crește numărul de persoane care circulă cu bicicleta și pentru a reduce externalitățile negative ale transportului rutier motorizat, avem nevoie nu doar de un cadru european de politici integrate, ci și de o finanțare corespunzătoare.

Mai jos sunt prezentate beneficiile financiare cumulate ale deplasării cu bicicleta pentru toate statele membre ale UE, inclusiv România. Detalii complete pot fi găsite în anexa de la sfârșitul ghidului.

⁶ Handbook on the external costs of transport (Manual pentru estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor), Comisia Europeană, ianuarie 2019, disponibil la: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>.

⁷ The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe (Beneficiile deplasării cu bicicleta. Deblocarea potențialului lor pentru Europa), ECF, decembrie 2018, disponibil la: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>.

Ce beneficii putem măsura astăzi?

Beneficii	Valoarea estimată (miliarde)
Reducerea emisiilor de CO₂	0,6 – 5,6
Reducerea poluării aerului	0,435
Reducerea poluării fonice	0,3
Economii de combustibil	4,0
Vieți mai lungi și mai sănătoase	73
Mai puține concedii medicale de la locul de muncă	5
Piața de biciclete	13,2
Cicloturismul	44
Reducerea gradului de congestie rutieră	6,8
Economisirea costurilor de construcție și întreținere a infrastructurii rutiere pentru vehiculele motorizate	2,9
Beneficiile anuale	150-155 miliarde

Tabelul 2: (sursa: *The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe* (Beneficiile deplasării cu bicicleta. Deblocarea potențialului lor pentru Europa)⁸)

⁸ Ibid. p. 4.

5. Evaluarea specifică fiecărei țări: România

Investițiile substanțiale în deplasarea cu bicicleta aduc nu doar beneficiile menționate mai sus. Ele reprezintă, de asemenea, un răspuns excelent la provocările specifice cu care se confruntă România. Pentru a arăta modul în care dezvoltarea deplasării cu bicicleta poate contribui la soluționarea problemelor economice și de mediu specifice României, am examinat trei tipuri importante de documente:

- 🚲 **Rapoartele de țară din cadrul semestrului european 2020**
- 🚲 **Recomandările specifice fiecărei țări din cadrul semestrului european 2020**
- 🚲 **Planurile naționale în domeniul energiei și schimbărilor climatice**

Obligațiile și recomandările incluse în aceste documente au un impact semnificativ asupra structurii cheltuielilor din fondurile UE în statele membre.

PE SCURT



90%

Ponderea emisiilor de CO₂ și de GES generate de transportul rutier



X 2

Rata accidentelor rutiere soldate cu victime în România este dublă față de media UE



55%

Reducerea emisiilor promisă până în 2030 în Planul național în domeniul energiei și schimbărilor climatice



Inițiativă

Angajament de reducere a emisiilor de GES prin promovarea metodelor alternative de mobilitate

5.1. Rapoartele de țară din cadrul semestrului european 2020

Rapoartele anuale de țară, elaborate de către Comisia Europeană (CE), acoperă toate domeniile de importanță macroeconomică sau socială și fac un bilanț al situației bugetare a fiecărei țări. Ele evaluează progresele pe care le-a făcut fiecare stat membru în direcția soluționării problemelor identificate în recomandările UE din anul precedent. Rapoartele de țară contribuie, de asemenea, la monitorizarea obiectivelor de dezvoltare durabilă ale Organizației Națiunilor Unite.

Potrivit CE, noul obiectiv al comunității europene – sustenabilitatea competitivă – reflectă pe deplin aspirațiile ambițioase ale Pactului verde european și se bazează pe patru dimensiuni: durabilitatea mediului, creșterea productivității, echitatea și stabilitatea macroeconomică. O abordare centrată pe aceste patru dimensiuni va duce la soluții capabile să asigure că economia se află în serviciul cetățenilor și este benefică pentru planetă. Evaluările prezentate în rapoartele de țară ar trebui să contribuie la asigurarea transunerii acestor obiective în politici concrete la nivelul statelor membre.

Raportul de țară – România

Următoarele probleme au fost identificate de Comisia Europeană drept principalele obstacole în calea dezvoltării eficiente și durabile a României:

- 🚲 Investițiile insuficiente afectează potențialul economiei de a se apropia de nivelurile din UE. Calitatea și fiabilitatea rețelelor rutiere și feroviare sunt slabe. Investițiile în infrastructuri durabile de transport, de energie și de mediu (pentru deșeuri, ape reziduale și poluarea aerului) sunt insuficiente.⁹
- 🚲 Persistă provocări considerabile în ceea ce privește poluarea aerului, atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea. Se preconizează o creștere a emisiilor de gaze cu efect de seră care nu sunt acoperite de sistemul de comercializare a certificatelor de emisii al UE, ceea ce ar însemna nerespectarea obiectivului fixat pentru 2030. Reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor, al construcțiilor și cel agricol va fi esențială pentru atingerea acestui obiectiv. Investițiile în tehnologiile ecologice și în soluții durabile, precum și asigurarea unei finanțări adecvate vor fi esențiale pentru atingerea obiectivelor urmărite în materie de climă și energie și pentru conturarea unui nou model de creștere.¹⁰
- 🚲 Starea și fiabilitatea infrastructurii de transport este în continuare slabă, situându-se sub nivelul altor state și sub media UE. Nu au fost încă dezvoltate conexiuni multimodale adecvate în multe zone urbane.¹¹
- 🚲 România înregistrează unul dintre cele mai slabe rezultate în materie de siguranță rutieră din UE. În pofida reducerii cu 4% a numărului deceselor începând cu 2017, numărul deceselor la un milion de locuitori în 2018 înregistrat în România era de două ori mai mare decât media UE. Factorii care favorizează acest fenomen sunt infrastructura subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și asigurarea slabă a respectării legii. Investițiile în autostrăzi, precum și în lucrările de întreținere și de modernizare a drumurilor existente ar îmbunătăți siguranța.¹²
- 🚲 Mai multe sectoare industriale contribuie în mod semnificativ la emisii. Transporturile, agricultura și industria prelucrătoare prezintă o tendință ușor crescătoare. Sectorul transporturilor din România a produs 24,7% din emisiile totale de CO₂ și 16,6% din emisiile de GES în 2017, cu mult sub media UE. În special, transportul rutier a reprezentat peste 90% din totalul emisiilor de CO₂ și de GES din sectorul transportului la nivelul întregii țări.¹³

În general, progresele în ceea ce privește investițiile legate de transport au fost evaluate de către CE ca fiind limitate.

CE a recunoscut următoarele soluții drept instrumente eficiente pentru abordarea acestor provocări:

- 🚲 Eforturile de stabilire de priorități și de stabilizare ar favoriza o strategie fiabilă în materie de infrastructură de transport și investițiile. Există decalaje în materie de investiții în transportul durabil.¹⁴

⁹ Semestrul european 2020: Raportul de țară privind România, pag. 4, disponibil la: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1584543810241&uri=CELEX%3A52020SC0522>.

¹⁰ Ibid. p. 7.

¹¹ Ibid., pag. 51-52.

¹² Ibid. p. 52.

¹³ Ibid. p. 63.

¹⁴ Ibid. p. 52.

🚲 Este necesar să se asigure că măsurile-cheie care beneficiază de sprijin în cadrul politicilor sectoriale specifice (de exemplu, energie, transporturi) sunt pe deplin aliniate la obiectivele privind calitatea aerului/nu aduc atingere acestor obiective.¹⁵

RECOMANDAREA ECF

Rețineți că puteți utiliza analiza de mai sus ca parte a unui diagnostic care ar trebui inclus în Acordul dvs. de parteneriat cu Uniunea Europeană pentru perioada 2021-2027 și care va justifica planul dvs. de investiții.

Țineți cont de faptul că provocările evidențiate de Comisia Europeană pot fi abordate prin investiții semnificative și continue în proiecte vizând deplasarea cu bicicleta.

5.2. Recomandările specifice fiecărei țări din cadrul semestrului european 2020

În baza rapoartelor de țară, Comisia le oferă statelor membre un set de recomandări specifice fiecărei țări (RSC), care ulterior sunt aprobate de Consiliul European. RSC-urile oferă orientări cu privire la ceea ce se poate realiza în mod realist în următoarele 12-18 luni. În general, recomandările adaptează la nivel național prioritățile identificate la nivel comunitar și oferă orientări de politici adaptate fiecărui stat membru cu privire la modul de stimulare a creșterii, menținând în paralel niște finanțe publice solide.

În RSC-urile din acest an, CE s-a concentrat pe două domenii centrale. În primul rând, Comisia a subliniat faptul că statele membre trebuie să se concentreze asupra măsurilor de relansare a activității economice în condiții de siguranță. În al doilea rând, aceasta a punctat faptul că pe parcursul procesului de relansare a economiei, ar trebui ca statele membre să se concentreze asupra unei strategii de redresare care să stabilească calea pentru tranziția verde și cea digitală, în conformitate cu Pactul verde european.

RSC sunt documente mult mai concise decât rapoartele de țară. Acestea nu le oferă statelor membre cărora le sunt destinate o analiză exhaustivă a situației socioeconomice. În schimb, includ câteva orientări generale, lăsând statele membre relativ libere să aleagă mijloacele de realizare a acestora.

Totuși, aceasta nu înseamnă că statele pot ignora instrucțiunile Comisiei. Dimpotrivă, transpunerea RSC-urilor este prezentată ca unul dintre principalele criterii în baza cărora sunt acordate fondurile europene. Totuși, aceasta nu înseamnă că statele pot ignora instrucțiunile Comisiei. Dimpotrivă, transpunerea RSC-urilor este prezentată ca unul dintre principalele criterii în baza cărora sunt acordate fondurile europene.

Recomandări specifice țării – România:

¹⁵ Ibid. p. 53.

În anul 2020, CE i-a recomandat României următoarele:

- 🚲 Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția ecologică și digitală, în special către transportul durabil, infrastructura de servicii digitale, producția și utilizarea energiei în mod nepoluant și eficient, precum și către infrastructura de mediu (punctul 3).¹⁶
- 🚲 Criza a evidențiat și mai clar necesitatea acută ca România să relanseze lucrările de infrastructură publică în domenii precum transportul durabil, energia curată și infrastructura de mediu și de servicii digitale. Transportul urban este afectat de organizarea necorespunzătoare a sectorului și de slaba capacitate administrativă a furnizorilor locali (considerentul 23).¹⁷

OPINIA ECF

Din recomandările de mai sus rezultă că toate proiectele care implică investiții în infrastructura pentru biciclete trebuie mai mult decât încurajate de CE, care este în drept să evalueze documentele de programare ale statelor membre cu privire la alocarea fondurilor din programele UE.

5.3. Planurile naționale în domeniul energiei și schimbărilor climatice

Recent, statele membre au trebuit să își prezinte Planurile naționale finale în domeniul energiei și schimbărilor climatice (PNESC), care vor fi principalele documente de referință pentru implementarea politicilor climatice și energetice în statele membre, ce conțin elemente de relevanță macroeconomică care sunt monitorizate în semestrul european.

Sistemul are la bază un așa-numit „proces iterativ” între fiecare stat membru și Comisia Europeană. Cu alte cuvinte, în cazul în care consideră că un stat membru nu a inclus în PNESC-ul său final (sau actualizat) contribuții care să fie suficiente pentru realizarea obiectivelor Uniunii sau dacă la un moment dat (la o anumită verificare) un stat membru nu este pe cale să realizeze acele obiective, Comisia poate emite recomandări statului membru și îi poate solicita să revină pe calea ce duce la atingerea obiectivelor stabilite.¹⁸

PNESC-urile finale au fost prezentate prin raportare la obiectivul global pentru energie și climă al UE pentru 2030 de reducere a emisiilor de CO₂ cu 40% comparativ cu 1990. Cu toate acestea, ca parte a Pactului verde european, la 16 septembrie 2020, Comisia Europeană a anunțat că ridică obiectivul de reducere a emisiilor de GES pentru 2030 de la minus 40% la minus 55%. Acest obiectiv urmează să fie încă confirmat de către Parlamentul European și de Consiliul de Miniștri. Totuși, este foarte probabil ca statele membre să fie nevoite să se întoarcă la etapa de proiectare și să își alinieze PNESC-urile la un nou obiectiv pentru 2030. Acest lucru înseamnă, de asemenea, noi oportunități pentru deplasarea cu bicicleta.

¹⁶ Semestrul european 2020: Recomandări specifice fiecărei țări – România, disponibil la: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1591720698631&uri=CELEX%3A52020DC0523..>

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Planurile naționale în domeniul energiei și schimbărilor climatice (PNESC), Climate Action Network Europe, disponibile la: <http://www.caneurope.org/national-energy-and-climate-plans-necps>.

În PNESC-ul său, România și-a asumat următoarele angajamente legate de deplasarea cu bicicleta:

- 🚲 Încurajarea formelor de transport alternativ (mersul cu bicicleta, car-pooling, car-sharing etc.) prin planificarea urbană și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate pentru deplasarea cu bicicleta (piste pentru biciclete, compartimente speciale pentru biciclete în metrou și trenuri etc.) și extinderea zonelor pietonale, în special în marile aglomerări urbane.¹⁹
- 🚲 Reducerea emisiilor GES prin dezvoltarea și promovarea metodelor alternative de mobilitate (de ex. biciclete, trotinete etc.), întrucât aceste metode poluează semnificativ mai puțin decât transportul rutier (combustibili convenționali).²⁰

RECOMANDAREA ECF

Toate obiectivele stabilite în PNESC-ul dvs. pot fi cofinanțate prin fondurile UE. ECF recomandă includerea documentelor tematice.



¹⁹ Planul național integrat în domeniul energiei și schimbărilor climatice, pag. 107, disponibil la: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/ro_final_necp_main_en.pdf.

²⁰ Ibid. p. 85.

6. De la reglementările UE la investiții specifice: aspecte esențiale

Înțelegerea beneficiilor pe care le au investițiile în deplasarea cu bicicleta și existența unei viziuni îndrăznețe de mobilitate orientată spre viitor pentru țara sau regiunea dvs. reprezintă cheia succesului. La fel de importantă, însă, este înțelegerea procesului și capacitatea de a transpune această viziune în prevederile specifice din documentele dvs. de programare. Doar așa vă puteți asigura fondurile UE necesare pentru a vă transforma planurile în realitate.

Mai jos prezentăm întregul proces, de la reglementările UE până la investițiile specifice. Mai întâi, vă prezentăm cele mai importante informații despre reglementările noului FEDER și ale Fondului de coeziune. Apoi, vă oferim o imagine de ansamblu asupra structurii documentelor de programare în care statele membre și regiunile declară modul în care doresc să cheltuiască resursele din fondurile europene.

PE SCURT



30%

Procentajul minim din Fondul european de dezvoltare regională care trebuie investit în obiectivele climatice



2 041 miliarde

Suma estimată a fondurilor alocate deplasării cu bicicleta în programele operaționale pentru perioada 2014-2020 (în EUR)

6.1. Revizuirea reglementărilor UE relevante

Regulamentul de stabilire a unor dispoziții comune

Potrivit Comisiei Europene, fragmentarea normelor care reglementează diferitele fonduri UE implementate în parteneriat cu statele membre a făcut ca activitatea autorităților care gestionează programele să fie excesiv de complicată și a descurajat întreprinderile și antreprenorii să solicite diferite surse de finanțare din partea UE.²¹ Acest lucru a determinat Comisia să elaboreze cadrul de reglementare comun, menit să acopere cele mai importante fonduri ale UE. Noul regulament se numește Regulamentul de stabilire a unor dispoziții comune, care se aplică pentru FEDER, Fondul de coeziune, Fondul social european+, Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, Fondul pentru azil și migrație, Fondul pentru securitate internă și Instrumentul pentru frontiere externe și vize.

²¹ Regulamentul de stabilire a unor dispoziții comune pentru Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european plus, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, și de instituire a unor norme financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil și migrație, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului pentru managementul frontierelor și vize. Graficul proiectelor legislative, disponibil la: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-new-boost-for-jobs-growth-and-investment/file-mff-common-provisions-regulation>.

Deosebit de important este faptul că acest Regulament stabilește coeficientul pentru calculul sprijinului pentru obiectivele vizând schimbările climatice și mediul. Investițiile în deplasarea cu bicicleta sunt 100% conforme cu ambele obiective. Coeficienții sunt folosiți de CE pentru a urmări progresele statelor membre în îndeplinirea obligațiilor asumate în cadrul Pactului verde european.

Regulamentul privind FEDER și Fondul de coeziune

În mod crucial, noul regulament privind FEDER și Fondul de coeziune prevede că cel puțin 30% din FEDER și 37% din Fondul de coeziune trebuie să fie alocate obiectivelor climatice.

În plus, regulamentul stabilește cinci noi obiective de politică (OP) pentru resursele FEDER:

- 🚲 O Europă mai inteligentă prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii (OP 1), prin:
 - (i) dezvoltarea capacităților de cercetare și inovare și adoptarea tehnologiilor avansate;
 - (ii) fructificarea avantajelor digitalizării, în beneficiul cetățenilor, al companiilor și al guvernelor;
 - (iii) impulsivarea creșterii și competitivității IMM-urilor și
 - (iv) dezvoltarea competențelor pentru specializare inteligentă, tranziție industrială și antreprenariat;
- 🚲 o Europă mai ecologică, fără emisii de carbon, care investește în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și lupta împotriva schimbărilor climatice (OP 2), prin:
 - (i) promovarea măsurilor de eficiență energetică;
 - (ii) promovarea energiei din surse regenerabile;
 - (iii) dezvoltarea la nivel local a unor sisteme energetice, rețele și sisteme de stocare inteligente;
 - (iv) promovarea adaptării la schimbările climatice, a prevenirii riscurilor și a rezilienței în urma dezastrelor;
 - (v) promovarea gestionării durabile a apelor;
 - (vi) promovarea tranziției la o economie circulară;
 - (vii) dezvoltarea biodiversității, a infrastructurii verzi în mediul urban și reducerea poluării;
- 🚲 o Europă mai conectată, cu rețele strategice de transport și de comunicare digitală (OP 3), prin:
 - (i) îmbunătățirea conectivității digitale;
 - (ii) dezvoltarea unei rețele TEN-T durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente, sigure și intermodale;
 - (iii) dezvoltarea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente în fața schimbărilor climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere;
 - (iv) promovarea mobilității urbane multimodale durabile;
- 🚲 o Europă mai socială, care sprijină ocuparea forței de muncă, educația, competențele, incluziunea socială la standarde ridicate de calitate și accesul egal la asistență medicală (OP 4), prin:
 - (i) sporirea eficienței piețelor forței de muncă și facilitarea accesului la locuri de muncă de calitate prin dezvoltarea inovării și a infrastructurii sociale;
 - (ii) îmbunătățirea accesului la servicii de calitate și favorabile incluziunii în educație, formare și învățarea pe tot parcursul vieții prin dezvoltarea infrastructurii;
 - (iii) îmbunătățirea integrării socioeconomice a comunităților marginalizate, a migranților și a grupurilor dezavantajate prin măsuri integrate care să includă asigurarea de locuințe și servicii sociale;
 - (iv) asigurarea accesului egal la asistență medicală prin dezvoltarea infrastructurii, inclusiv la asistență medicală primară;
- 🚲 o Europă mai apropiată de cetățeni, care sprijină strategiile de dezvoltare la nivel local și dezvoltarea urbană durabilă în întreaga UE (OP 5), prin:

- (i) promovarea dezvoltării integrate în domeniul social, economic și al mediului, a patrimoniului cultural și a securității în zonele urbane;
- (ii) promovarea dezvoltării integrate în domeniul social, economic și al mediului la nivel local, a patrimoniului cultural și a securității, inclusiv în zonele rurale și de coastă și inclusiv prin dezvoltarea locală plasată sub responsabilitatea comunității.

Potrivit regulamentului, statele membre alocă între 35% și 85% (în funcție de nivelul venitului național brut) din resursele lor totale din FEDER în cadrul altor priorități decât asistența tehnică pentru OP 1 și OP 2 și cel puțin între 30% la 60% pentru OP 1. Astfel, este clar că includerea investițiilor planificate în cadrul uneia dintre aceste priorități creează o oportunitate mai bună de a obține finanțarea necesară.

În timp ce Comisia Europeană a propus includerea investițiilor în promovarea mobilității urbane multimodale durabile în temeiul OP 3, Parlamentul European și Consiliul European au prezentat împreună un amendament conform căruia acest sub-obiectiv ar trebui mutat la OP 2. Acest lucru ar putea duce la investiții cu mult mai mari în acest domeniu. În următoarele săptămâni, vom afla dacă amendamentul a fost adoptat.

La fel, trebuie să menționăm faptul că anexa I la regulamentul FEDER include infrastructura dedicată pentru biciclete susținută ca unul dintre indicatorii de realizare și numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile ca indicator de rezultat pentru FEDER.²²

6.2. Prezentarea generală a documentelor de programare

Acordul de parteneriat este cel mai important dintre toate documentele de programare. Acordurile de parteneriat (AP) sunt negociate și semnate între Comisia Europeană și statele membre ale UE. Acestea reprezintă niște planuri strategice care prezintă obiectivele și prioritățile de investiții ale fiecărui stat membru și stabilesc modul de utilizare a finanțării în cadrul celor cinci fonduri structurale și de investiții europene.

În baza acordurilor de parteneriat convenite și semnate între Comisia Europeană și fiecare stat membru, ministerele sau regiunile lucrează la programele operaționale. Programele operaționale sunt planuri detaliate în care statele membre stabilesc cum vor fi cheltuite sumele provenite din fondurile europene în cursul perioadei de programare. Acestea pot fi elaborate pentru o regiune specifică sau pentru un obiectiv tematic național (de exemplu, mediul). În ceea ce privește obiectivul de cooperare teritorială europeană, sunt elaborate programe operaționale transfrontaliere sau interregionale. Cu alte cuvinte, programele operaționale împart obiectivele strategice generale, convenite în Acordul de parteneriat, în priorități de investiții, obiective specifice și, ulterior, în acțiuni concrete. Echivalentul programelor operaționale pentru Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală sunt programele de dezvoltare rurală.

În graficul de pe pagina următoare am ilustrat acest proces pentru un exemplu aferent FEDER:

²² Propunere de Regulament al Parlamentului European al Consiliului privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune (COM(2018) 372 final), anexă, disponibilă la: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8d2f7140-6375-11e8-ab9c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF

Regulamentul privind Fondul european de dezvoltare regională

Un act juridic care conține anumite condiții și care stabilește obiectivele de sprijin financiar pentru dezvoltarea și ajustarea structurală a economiilor regionale.



27 de Acorduri de parteneriat

Contractele financiare ale fiecărui stat membru cu Uniunea Europeană.



200+ Programe operaționale / Programe de dezvoltare rurală

Transpunerea în politici tematice sau regionale specifice a obiectivelor generale stabilite în acordul de parteneriat. Decizia cu privire la numărul și tipul de programe este luată de fiecare stat membru în parte.



Mii de cereri de depunere de proiecte

Invitații către antreprenori să transmită proiecte pentru implementarea obiectivelor programelor operaționale sau ale programelor de dezvoltare rurală.

FONDURILE EUROPENE DISPONIBILE PENTRU DEPLASAREA CU BICICLETA ÎN CADRUL PERSPECTIVEI FINANCIARE 2014-2020

În graficul de la pagina următoare puteți vedea cuantumul aproximativ al finanțării UE disponibile pentru deplasarea cu bicicleta în fiecare stat membru în ediția 2014-2020 a bugetului UE, conform analizei ECF a peste 200 de programe operaționale. Autorii acestei analize mai arată că referințele explicite la obiectivele aferente deplasării cu bicicleta din documentele de planificare reprezintă cea mai bună garanție pentru asigurarea resurselor necesare pentru investițiile legate de deplasarea cu bicicleta.

Țara	Cuantumul estimat al finanțării disponibile (milioane EUR) în funcție de:			Total
	Referințele explicite	Referințele implicite	Referințele indirecte	
Austria	0,0	2,6	0,0	2,6
Belgia	11,4	0,0	0,0	11,4
Bulgaria	40,0	85,7	4,6	130,3
Croația	0,0	30,0	0,0	30,0
Cipru	0,0	7,0	0,0	7,0
Cehia	20,0	0,0	5,0	25,0
Danemarca	0,0	0,0	0,0	0,0
Estonia	20,0	0,0	0,0	20,0
Finlanda	0,0	6,0	0,0	6,0
Franța	196,8	25,2	22,3	244,4
Germania	123,4	6,2	1,8	131,4
Grecia	5,5	18,7	7,0	31,2
Ungaria	106,7	15,0	30,0	151,7
Irlanda	0,0	1,0	0,0	1,0
Italia	44,5	12,0	31,5	88,0
Letonia	0,0	15,0	0,0	15,0
Lituania	0,0	10,0	2,0	12,0
Luxemburg	2,5	0,0	0,0	2,5
Malta	0,0	3,2	0,0	3,2
Polonia	403,7	0,0	0,0	403,7
Portugalia	6,0	9,5	0,0	15,5
România	25,0	0,0	46,0	71,0
Slovacia	28,7	0,0	0,0	28,7
Slovenia	20,0	0,0	0,0	20,0
Spania	135,5	96,2	15,7	247,4
Suedia	8,0	0,2	0,0	8,2
Țările de Jos	0,0	0,3	0,0	0,3
Regatul Unit	16,7	5,3	1,9	23,8
Sumar	1.324,8	408,1	308,3	2.041,2

Tabelul 3: Cuantumul estimat al fondurilor alocate deplasării cu bicicleta în programele operaționale²³

Referințele la deplasarea cu bicicleta în documentele de programare

Referințele explicite – „Deplasarea cu bicicleta, bicicletă, infrastructură pentru biciclete, industria deplasării cu bicicleta” sunt enumerate printre acțiunile eligibile. În cel mai bun caz, programele operaționale includ chiar și un fond dedicat deplasării cu bicicleta și/sau printre rezultatele estimate se numără și deplasarea cu bicicleta.

Exemplu: „Implementarea unor proiecte privind construcția infrastructurii liniare de transport cu bicicleta”

²³ *Cycling for Growth Using European Funds (Deplasarea cu bicicleta pentru dezvoltare folosind fonduri europene)*, ECF, decembrie 2014, p. 12, disponibil la: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/150626-Cycling-for-Growth-Using-European-Funds-for-Cycling_low-res.pdf.

Referințele implicite – Măsurile legate de deplasarea cu bicicleta sunt eligibile la diferite rubrici, cum ar fi „transport/mobilitate durabilă, infrastructură verde, vehicule ecologice, mobilitate ușoară, transport urban, moduri durabile (de transport), multimodalitate, turism durabil”.

Exemplu: „Infrastructură pentru transport urban curat și promovarea sa”

Referințele indirecte – Includ situațiile în care sunt menționate teme mai cuprinzătoare, cum ar fi „transportul terestru, drumurile, turismul, dezvoltarea IMM-urilor, formarea și derularea de campanii, industria vehiculelor”.

Exemplu: „Investiții pentru accesibilitatea la patrimoniul cultural local, care contribuie la valorificarea patrimoniului cultural local, la promovarea turismului rural”.

6.3. Nevoile de investiții

În afară de procesul cuprins în regulamentul UE, manifestat prin acorduri de parteneriat și programe operaționale până la cererile de proiecte specifice, la fel de importantă este și elaborarea unor proiecte concrete care să poată fi prezentate ca răspuns la cererile relevante din partea autorităților de management.

Pentru aceasta, trebuie să înțelegeți nevoile dvs. de investiții. Care este ambiția dvs. pentru utilizarea bicicletei și de ce este nevoie pentru a crește în mod corespunzător nivelul de utilizare a acesteia în cursul unei anumite perioade de timp? Ce infrastructură aveți la dispoziție și unde în cadrul rețelei dvs. există legături lipsă și lacune? Cine va plăti pentru aceasta? Analiza nevoilor dvs. de investiții este extrem de importantă pentru alinierea ambițiilor de creștere a nivelului de utilizare a bicicletei cu resursele necesare și trebuie să constituie punctul de plecare pentru elaborarea proiectelor individuale.

În versiunea finală a Planului său național în domeniul energiei și schimbărilor climatice, Austria și-a stabilit obiectivul de a crește ponderea modală a deplasării cu bicicleta în distribuția modală de la 7% la 15%. Pentru aceasta, autoritățile publice vor trebui să investească în deplasarea cu bicicleta suma de 2,2 miliarde EUR în cursul perioadei 2021-2030, în primul rând în infrastructură, 20% din investiții urmând să fie finanțate de către guvernul național, iar restul de 80% de către autoritățile regionale și locale. Investițiile UE ar putea contribui în mod corespunzător.

6.4. Documentele de programare și strategiile naționale de încurajare a utilizării bicicletei

Tot mai multe țări europene au elaborat și implementat strategii naționale de încurajare a utilizării bicicletei. Majoritatea acestor strategii naționale și/sau planuri de acțiune stabilesc activități clare și obiective precise pentru dezvoltarea deplasării cu bicicleta la nivel național.

În primul rând, strategiile naționale de încurajare a utilizării bicicletei le permit guvernelor naționale să stabilească un cadru clar pentru dezvoltarea deplasării cu bicicleta în țările lor. În acest fel, guvernele pot transmite autorităților regionale și locale un semnal legat de importanța deplasării cu bicicleta, iar aceasta nu trebuie trecută cu vederea în politicile publice. Cadru stabilit de strategiile naționale de încurajare a utilizării bicicletei se referă în mod ideal la coordonarea politicilor pentru deplasarea cu bicicleta (vertical și orizontal între autoritățile guvernamentale), schimbul de bune practici, consolidarea capacităților autorităților

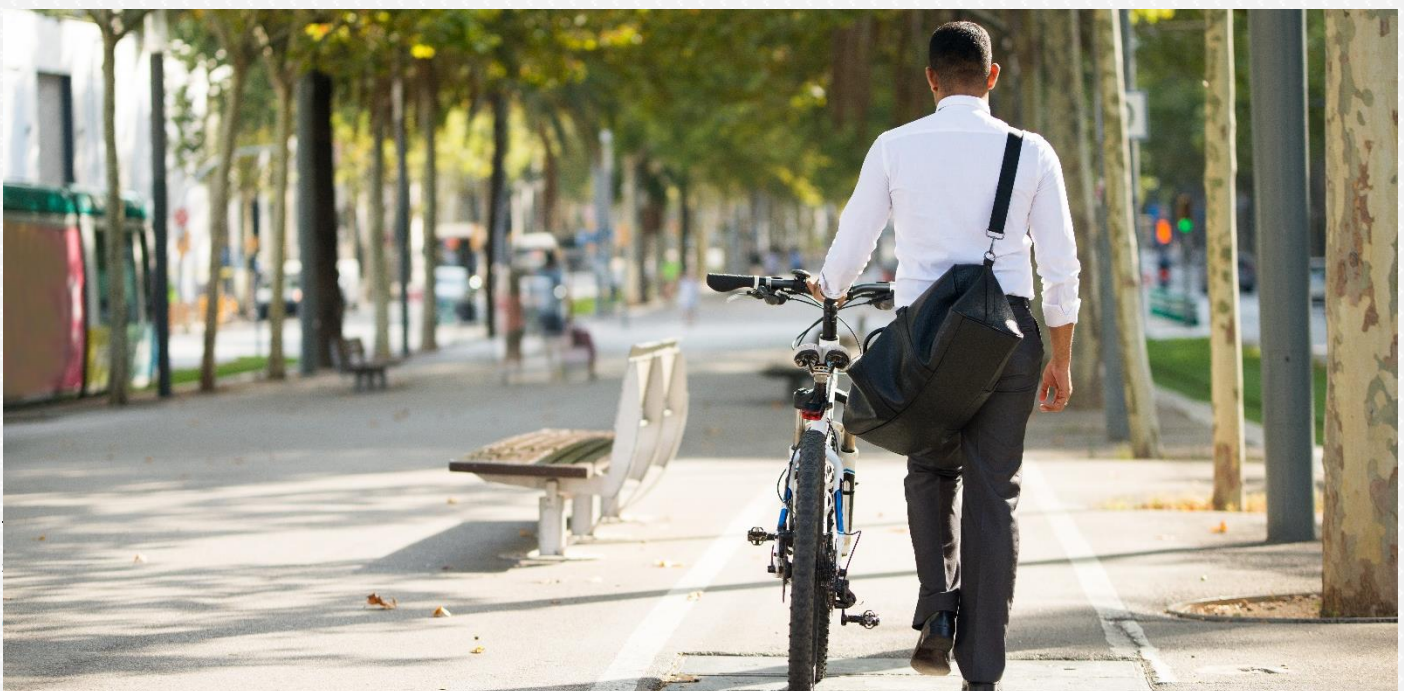
locale și regionale, asigurarea mijloacelor de cofinanțare a investițiilor în infrastructura pentru biciclete și de finanțare a proiectelor pilot, desfășurarea de activități de cercetare și de campanii de informare.

Pe lângă cadrul general destinat dezvoltării deplasării cu bicicleta, strategiile naționale de încurajare a utilizării bicicletei facilitează adoptarea la nivel național a unor noi cadre legislative și fiscale. Domenii deosebit de relevante sunt codul rutier, ratele de impozitare și stimulentele fiscale pentru naveta cu bicicleta. În cele din urmă, strategiile naționale de încurajare a utilizării bicicletei sunt și un mijloc de impulsioneare a dinamicii la nivel național și în diverse domenii conexe deplasării cu bicicleta, cum ar fi cicloturismul, intermodalitatea, educația sau activitatea fizică. Prin stabilirea unor obiective clare, mai ales în ceea ce privește distribuția modală, autoritățile naționale pot să mobilizeze diferitele părți interesate implicate în activitățile de promovare a deplasării cu bicicleta.

În analiza noastră, am demonstrat faptul că existența unei bune strategii naționale sau regionale de încurajare a folosirii bicicletei și utilizarea acesteia drept temelie în procesul de creare a documentelor de programare constituie unul dintre factorii care sporesc eficacitatea statelor membre în demersurile lor de a solicita fonduri ale UE pe care să le investească în deplasarea cu bicicleta. În primul rând, strategiile de încurajare a utilizării bicicletei includ deseori nevoi și proiecte de investiții specifice, care pot fi ușor transferate în documentele de programare. În al doilea rând, acestea le arată oficialilor europeni că investițiile planificate nu sunt idei ad-hoc singulare, ci fac parte dintr-o strategie mai amplă ale cărei etape și beneficii finale le sunt clare decidenților naționali. În al treilea rând, strategiile garantează că proiectele implementate vor contribui în mod real la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung ale statelor membre și ale regiunilor.

Toate aceste motive ne determină să le recomandăm întotdeauna autorităților naționale să-și elaboreze strategiile de încurajare a utilizării bicicletei și să le folosească la pregătirea acordurilor de parteneriat și a programelor operaționale. Același lucru este valabil și pentru alte documente strategice, cum ar fi planurile de mobilitate durabilă, planurile de investiții teritoriale integrate etc.

Regiunea spaniolă Andaluzia, unul dintre principalii beneficiari ai fondurilor UE pentru dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete (o sumă estimată la 31 478 725,00 EUR), și-a argumentat solicitarea de resurse financiare din FEDER pentru investiții în deplasarea cu bicicleta menționând în programul său operațional că „aceste acțiuni sunt încadrate în Planul Andaluziei pentru utilizarea bicicletei pentru anii 2014-2020, în rețeaua „EuroVelo” și în planurile corespunzătoare de mobilitate durabilă aprobate pentru zona metropolitană și că acestea prevăd rețele de piste autonome, metropolitane și urbane pentru biciclete. În plus, aceste acțiuni fac parte din Strategia Andaluziei în domeniul energiei pentru anul 2020.²⁴



7. Bune practici și inspirații valoroase

A. INVESTIȚIILE ÎN DEPLASAREA CU BICICLETA

Cel mai bun mod de a vedea cum pot fi folosite fondurile europene pentru a face investiții valoroase în deplasarea cu bicicleta este de a vedea câteva exemple de bune practici. Datorită sprijinului FEDER, în Europa au fost implementate mii de proiecte impresionante în sectorul deplasării cu bicicleta. În următoarea secțiune, vă prezentăm o descriere detaliată a trei astfel de proiecte și o scurtă descriere a altor investiții. Exemplele pe care le-am ales provin din țări europene diferite, au o amploare diferită și necesită sume diferite de finanțare. Însă toate aceste proiecte au contribuit la realizarea obiectivelor economice și climatice în regiunile în care au fost implementate.

SUGESTIA ECF

Dacă doriți să ne împărtășiți exemplul unui proiect de succes legat de deplasarea cu bicicleta din regiunea dvs. și să-l promovați în întreaga Europă – nu ezitați să ne contactați! Suntem bucuroși să distribuim cunoștințele privind bunele practici de investiții.

7.1. Transportul urban: infrastructura pentru biciclete din Valencia (Spania)

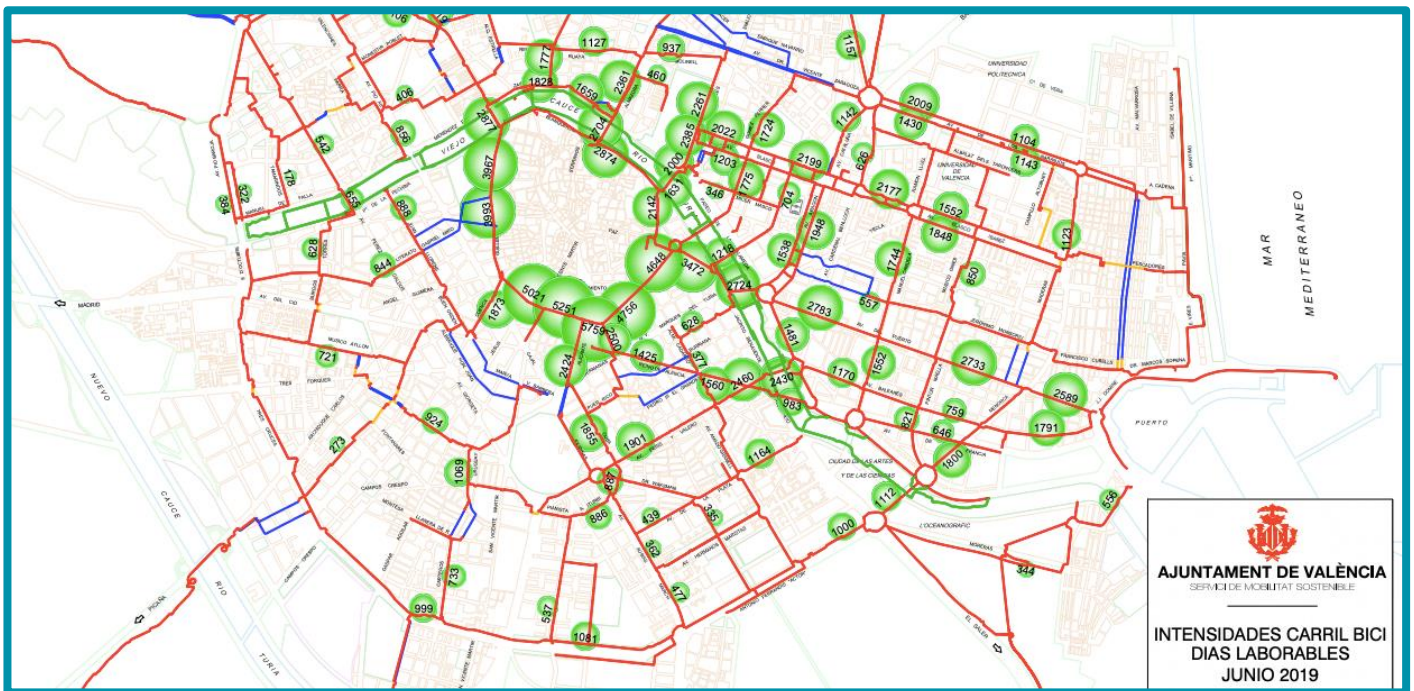
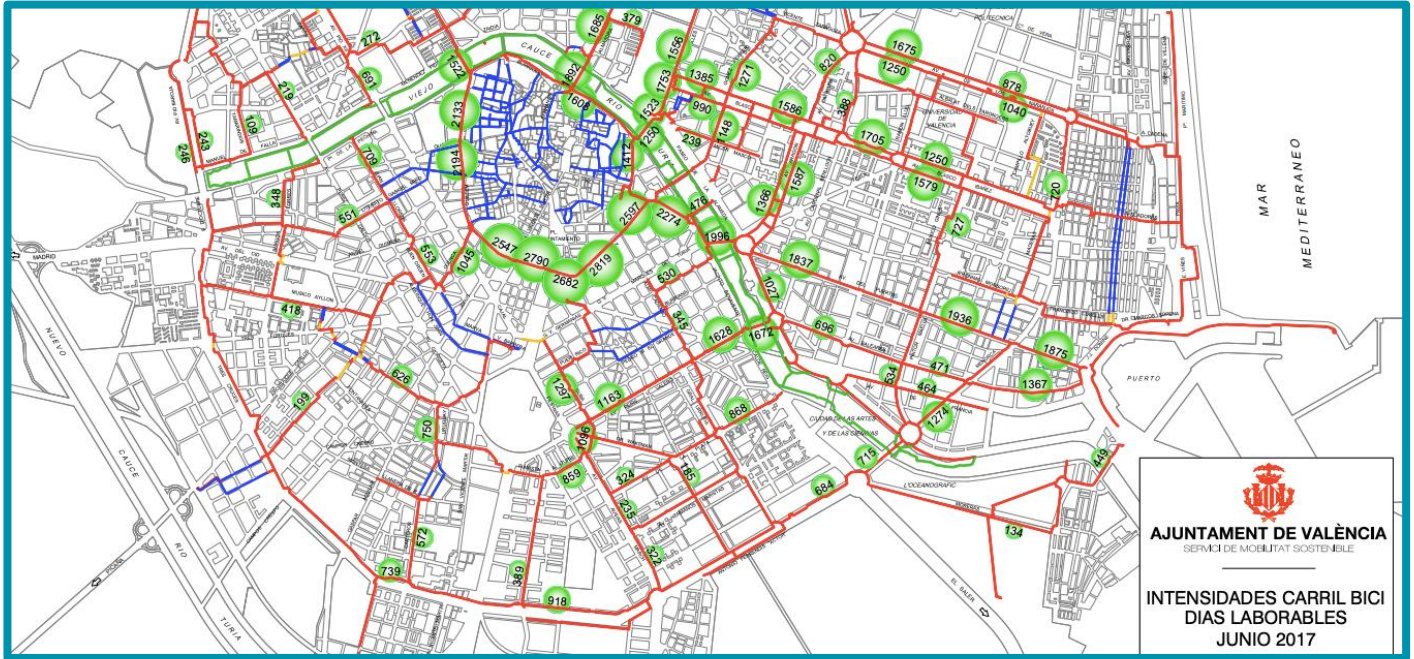
Din experiența multor orașe mediteraneene, asigurarea unei infrastructuri pentru biciclete în centrul orașului este o soluție excelentă pentru soluționarea multor probleme ce afectează metropolele europene, în special ambuteiajele. Datorită construirii unei rețele dense de diverse piste prin toată structura urbană din Valencia, numărul zilnic de bicicliști a crescut, iar traficul motorizat a scăzut simțitor.

Stabilirea unei relații cauză-efect directe este un proces complex. Cu toate acestea, dezvoltarea și utilizarea excepțională a pistelor pentru bicicliști în Valencia coincide cu o scădere continuă a numărului de mașini care circulă prin centrul orașului.

Numeroase metropole europene au început acum să dezbată subiectul utilității pistelor pentru bicicliști în centrele orașelor. Exemplul orașului Valencia pare să dea un răspuns decisiv: Dacă sunt construite piste pentru bicicliști, oamenii le folosesc.²⁵

²⁵ Mohorte, Valencia ha logrado multiplicar su número de ciclistas. ¿Su receta? Simple: poner carriles bici, "Magnet", 15 noiembrie 2018, disponibil la: <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/valencia-ha-logrado-multiplicar-su-numero-ciclistas-su-receta-simple-poner-carriles-bici>

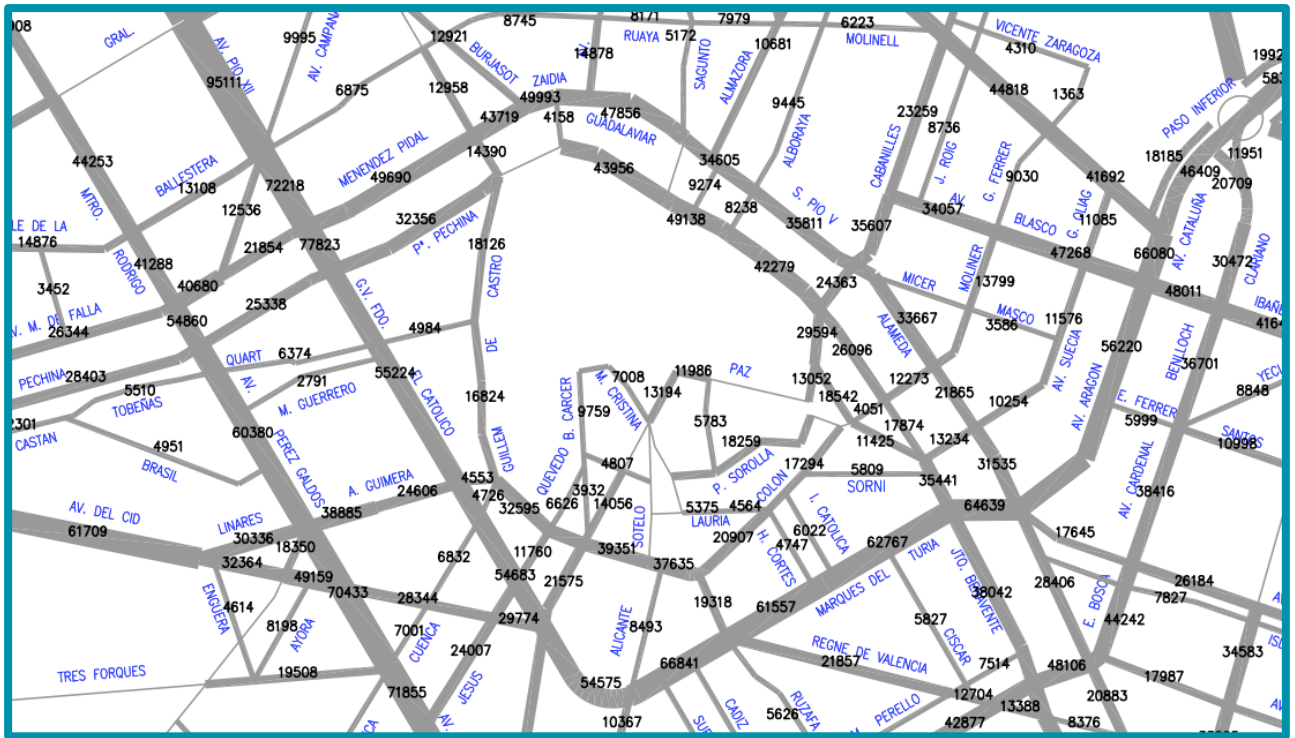
CARE SUNT BENEFICIILE?



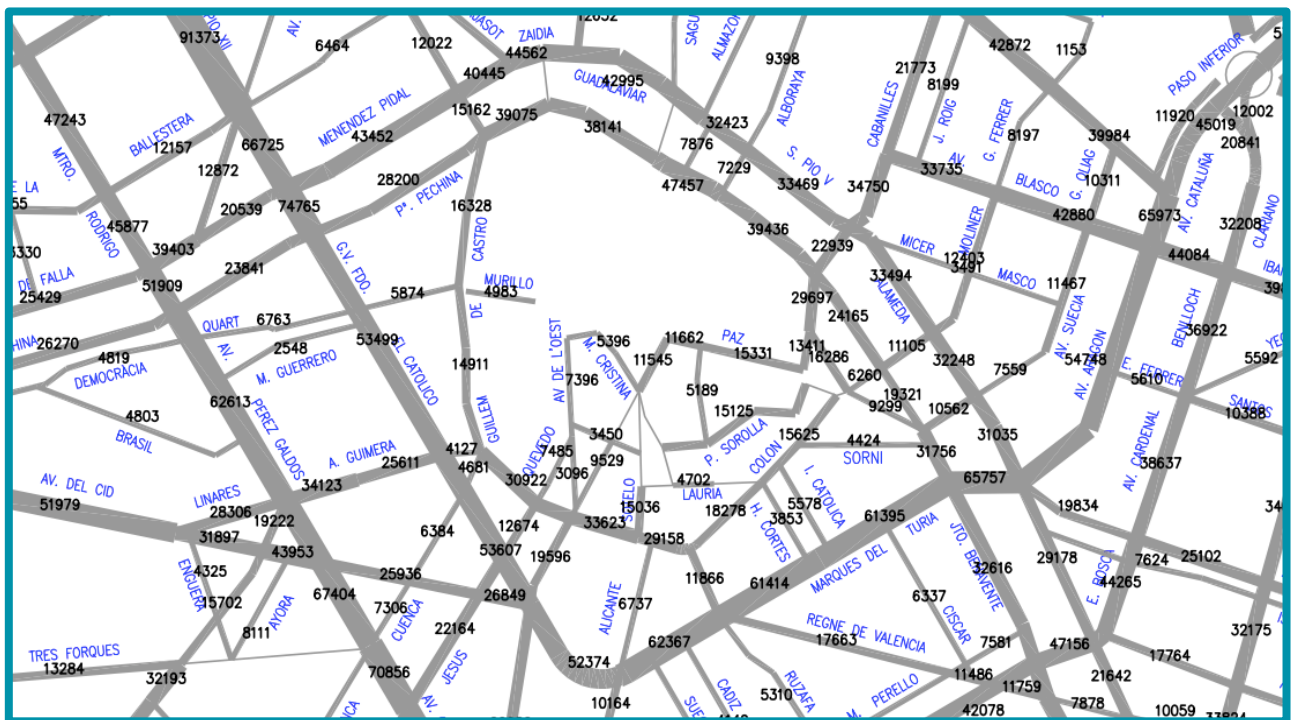
În doar doi ani de la utilizarea fondurilor UE pentru construirea infrastructurii pentru biciclete în centrul orașului Valencia, numărul bicicliștilor s-a dublat (imaginea de mai sus). Totodată, analiza traficului auto arată că numărul de autovehicule care circulă pe drumuri a scăzut cu mai mult sau mai puțin aceeași valoare cu care a crescut numărul de bicicliști (a se vedea pagina următoare).²⁶

²⁶ Date disponibile la:

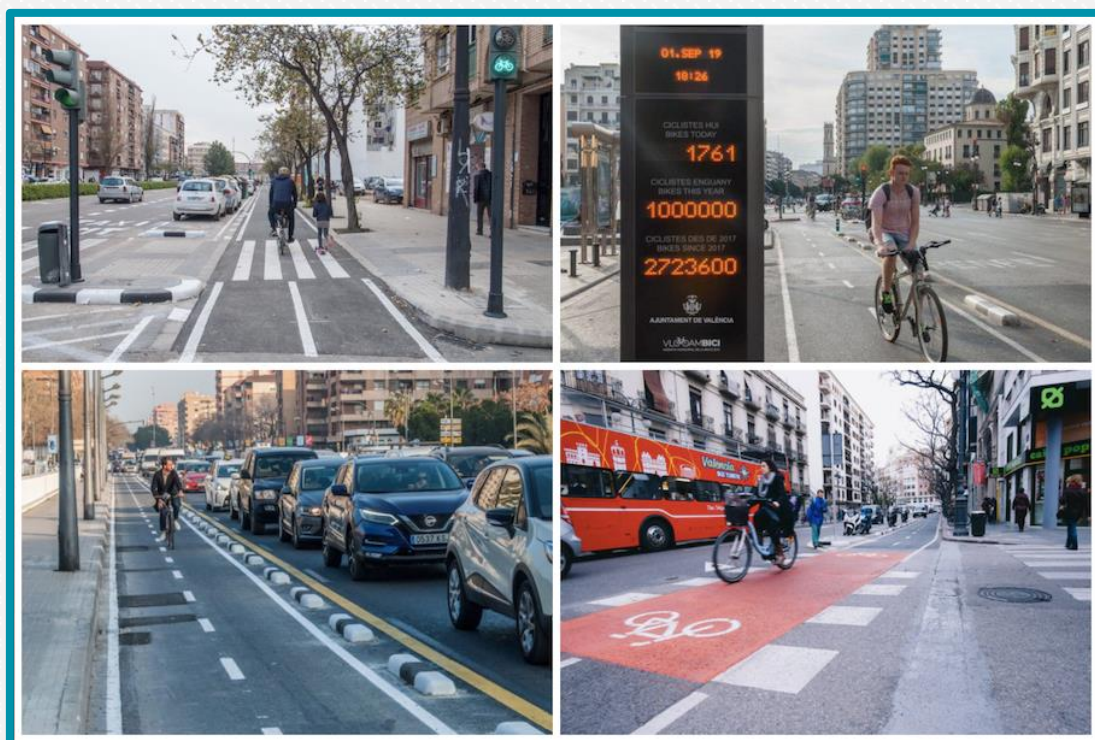
<http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/fCategoriaVista?readForm&Vista=vCategoriaDescargas&Categoria=Sincat&titulo=Descargas&lang=1&nivel=7&expand=1&bdorigen=&idApoy.>



1 - iunie 2017



2 - iunie 2019



FONDURILE UE ÎN JOC

PRIORITĂȚILE DE INVESTIȚII ALE REGULAMENTULUI FEDER

- 🚲 Favorizarea tranziției spre o economie cu emisii reduse de carbon în toate sectoarele
- 🚲 Conservarea și protejarea mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor

PROGRAMUL OPERAȚIONAL „COMUNIDAD VALENCIANA” pentru 2014-2020, exemple de investiții cu quantumul fondurilor alocate

Construcția pistei pentru biciclete Constitución-Ronda Nord

FEDER	TOTAL
80 642 EUR	161 284 EUR

Construcția pistei pentru biciclete Avenida Maestro Rodrigo

FEDER	TOTAL
143 136 EUR	286 273 EUR

Construcția pistei pentru biciclete Manuel Candela-Tomás de Montañana

FEDER	TOTAL
221 264 EUR	442 529 EUR

Construcția pistei pentru biciclete Sancho Tello-Jerónimo Monsoriu

FEDER	TOTAL
71 621 EUR	143 243 EUR

7.2. Rețeaua provincială de trasee turistice: Velo Małopolska (Polonia)

Velo Małopolska este o rețea de rute cicliste de înaltă calitate, care împânzesc întreaga provincie pentru a le arăta turiștilor patrimoniul natural și cultural impresionant al regiunii Małopolska.

Ruta ciclistă situată de-a lungul râului Vistula (care străbate regiunea pe o lungime de 232 km) constituie „coloana vertebrală” a acestei rețele. Pistele pentru biciclete de pe malul râului sunt tot mai populare atât în rândul bicicliștilor rutieri, cât și al călătorilor cu mai puțină experiență. Structura aproape plată a rutelor cicliste, pletora de monumente istorice situate în apropierea râurilor și posibilitatea de a admira natura fac din rutele situate de-a lungul râului un produs turistic perfect. Creatorii Velo Vistula s-au asigurat că vizitatorii se pot bucura de toate acestea atunci când se plimbă de-a lungul râului.

O altă rută ciclistă din cadrul rețelei, VeloDunajec, le oferă turiștilor peste 200 de km de priveliște montană. Construită conform standardelor europene, pista dispune de marcaje clare și de numeroase puncte de prestări servicii. Aceasta traversează zonele pitorești ale văii Dunajec, cu vedere spre mai multe lanțuri muntoase: Tatra, Munții Gorce, Beskids și Pieniny. Celelalte rute din cadrul rețelei sunt, printre altele, VeloKrynica, VeloRaba, VeloNatura și VeloMetropolis, fiecare explorând o altă parte a patrimoniului bogat al regiunii. Autoritățile locale s-au asigurat că toate rutele respectă standardele rețelei europene de rute cicliste EuroVelo, datorită căreia VeloNatura face acum parte din EuroVelo 11 East Europe Route, iar VeloMetropolis reprezintă o porțiune din EuroVelo4 Central Europe Route.

Celelalte rute din cadrul rețelei sunt, printre altele, VeloKrynica, VeloRaba, VeloNatura și VeloMetropolis, fiecare explorând o altă parte a patrimoniului bogat al regiunii. Autoritățile locale s-au asigurat că toate rutele respectă standardele rețelei europene de rute cicliste EuroVelo, datorită căreia VeloNatura face acum parte din **EuroVelo 11 East Europe Route**, iar VeloMetropolis reprezintă o porțiune din **EuroVelo 4 Central Europe Route**.



CARE SUNT BENEFICIILE?

Două lucruri fac din VeloMałopolska un exemplu perfect de investiții la scară largă în deplasarea cu bicicleta. În primul rând, mărimea Małopolska în kilometri este de 2-3 ori mai lungă decât majoritatea celorlalte proiecte de acest gen. Potrivit autorităților locale, această planificare și cheltuielile centralizate pe o rețea mare au dus la economii semnificative de costuri, precum și la asigurarea faptului că rutele și semnalizările sunt realizate conform unor standarde uniforme.

În al doilea rând, provincia vrea să se asigure că infrastructura pentru biciclete este integrată cu rețeaua feroviară, permițându-le turiștilor să se deplaseze liber între secțiunile rutei și să se întoarcă comod la punctul de plecare la finele călătoriei. Această caracteristică face din VeloMałopolska un exemplu perfect de planificare multimodală.

Deși construcția rutelor nu a fost încă finalizată, autoritățile locale simt deja beneficiile pe care rețeaua de deplasare cu bicicleta le are pentru comunitățile lor. De-a lungul rutei se construiesc restaurante și puncte de închiriere a bicicletelor, existând și o ofertă turistică personalizată pentru bicicliști, cum ar fi traversarea sau raftingul pe râu cu transportul bicicletelor.



FONDURILE UE ÎN JOC

PRIORITĂȚILE DE INVESTIȚII ALE REGULAMENTULUI FEDER

🚲 Favorizarea tranziției spre o economie cu emisii reduse de carbon în toate sectoarele

PROGRAMUL OPERAȚIONAL „Małopolska” pentru anii 2014-2020

Cuquantumul fondurilor

Datele de mai jos arată cuquantumul cheltuielilor pentru luna septembrie 2020. Întrucât rețeaua este încă în construcție, se estimează că atât cuquantumul fondurilor obținute, cât și cuquantumul fondurilor cheltuite vor fi în cele din urmă cu aproximativ 70% mai mari decât se indică mai jos.

FEDER

19 289 000 EUR

TOTAL

29 164 456 EUR

7.3. Conexiuni cicliste peri-urbane: Fietsnelwegen (Belgia)

Potențialul transportului cu bicicleta nu se limitează la secțiuni scurte. Autostrăzile pentru biciclete le permit bicicliștilor să ajungă rapid, în siguranță și confortabil acolo unde vor să ajungă pe distanțe mai mari. 110 dintre aceste rute sunt dezvoltate de către autoritățile din regiunea Flandra, acoperind împreună o rețea de 2 400 km! 61 din cele 110 rute sunt deja în uz.

Autostrăzile pentru biciclete sunt un produs de mobilitate care îmbină diferite tipuri de infrastructură, cum ar fi pistele sau străzile pentru biciclete, pentru a oferi o conexiune funcțională de deplasare cu bicicleta de înaltă calitate. Ca arteră principală a rețelei de deplasare cu bicicleta, autostrăzile pentru biciclete conectează orașe și/sau suburbii, zone rezidențiale și locuri (de muncă) importante.

Prioritatea este ca fiecare biciclist să călătorească rapid și în siguranță până la destinația finală. Autostrăzile pentru biciclete se caracterizează prin următoarele: număr limitat de opriri, prioritate pentru unii bicicliști, după posibilitate, o suprafață largă și confortabilă și un design liniar etc. Inovația autostrăzilor pentru bicicliști, mai ales în combinație cu numărul tot mai mare de biciclete electrice, este un mod eficient de a-i scoate pe navetiști din mașini.

Potrivit lui Tom Dehaene, deputat responsabil cu mobilitatea în provincia Brabantul Flamand, popularitatea autostrăzilor pentru biciclete a crescut rapid în timpul pandemiei de coronavirus. Deși deplasările dus-întors la serviciu s-au redus, numărul bicicliștilor nu a scăzut, dat fiind faptul că experții i-au sfătuit pe toți cei care lucrează de acasă să facă mișcare cu regularitate. „În ultimele săptămâni, am înregistrat cazuri când numărul de bicicliști aproape că s-a dublat. Orele de vârf tipice de dimineață și seară au dispărut din grafic, iar după-amiaza devreme a apărut o altă oră de vârf, cea a bicicliștilor”, a adăugat dl Dehaene.²⁷ Acest exemplu susține teza potrivit căreia deplasarea cu bicicleta se numără printre instrumentele cu adevărat eficiente în lupta împotriva pandemiei.



²⁷ Corona zorgt voor verdubbeling fietsers op fietsnelwegen, Vlaams-Brabant PERS, 18 mai 2020, disponibil la: <https://pers.vlaamsbrabant.be/corona-zorgt-voor-verdubbeling-fietsers-op-fietsnelwegen>.

CARE SUNT BENEFICIILE?

Autorii unui studiu comandat de institutul flamand de cercetare tehnologică (VITO) arată un raport costuri-beneficii al autostrăzilor pentru biciclete de 1:2-14. Cercetătorii au analizat costul construcției, numărul utilizatorilor, costurile externe legate de poluarea aerului și accidentele rutiere, impactul pozitiv al activității fizice asupra sănătății (risc mai redus de apariție a cancerului, diabetului, depresiei și demenței) și cheltuielile mai mici care rezultă pentru serviciile de asistență medicală, presupunând o durată de viață de 20 de ani pentru fiecare autostradă pentru biciclete.



Concluzia la care au ajuns este clară: autostrăzile pentru biciclete își justifică de două ori valoarea prin mai multe economii pentru serviciile de asistență medicală și reducerea costurilor economice: „Chiar și în cel mai puțin favorabil scenariu (în care doar 600 de bicicliști folosesc zilnic autostrada pentru biciclete), economiile aferente costurilor cu asistența medicală sunt echivalente cu dublul costurilor de construcție. Într-un scenariu favorabil (în care 4 400 de bicicliști folosesc zilnic autostrada pentru biciclete), profitul este chiar de 10 până la 14 ori mai mare decât investiția. Chiar dacă modelul presupune că bicicliștii nu erau șoferi înainte (iar astfel nu produc mai puține emisii de CO₂ sau mai puține ambuteiaje), profitul continuă să fie mai mare decât cheltuielile”.

FONDURILE UE ÎN JOC

PRIORITĂȚILE DE INVESTIȚII ALE REGULAMENTULUI FEDER

🚲 Favorizarea tranziției spre o economie cu emisii reduse de carbon în toate sectoarele

PROGRAMUL OPERAȚIONAL „Vlaanderen” pentru 2014-2020

EXEMPLE DE INVESTIȚII CU CUANTUMUL FONDURILOR ALOCATE:

Până în prezent, au fost finalizate 1 406 km din cei 2 400 km planificați, adică 58% din rețeaua pentru biciclete, parțial datorită investițiilor din FEDER

F105: Pod pentru biciclete deasupra Kempisch Kanaal, Herentals (3)

FEDER:	TOTAL:
632 000 EUR	3 091 211 EUR

F7: Pod pentru biciclete deasupra Volhardingslaan N35, Deinze (1)

FEDER:	TOTAL:
774 400 EUR	1 936 000 EUR

F24: Tunel pentru biciclete Tiensesteenweg, Leuven (2)



FEDER:

660 000 EUR

TOTAL:

4 000 000 EUR

Investiții planificate (1), în construcție (2) și gata să-i primească pe bicicliști (3)

ALTE EXEMPLE

Puteți găsi mai multe informații despre proiectele de mai sus, precum și exemple suplimentare de investiții în deplasarea cu bicicleta finanțate prin intermediul FEDER, pe site-ul nostru web:

ecf.com/what-we-do/european-funding/eu-funds-observatory-cycling/best-practice-examples

8. Bune practici și inspirații valoroase

B. DOCUMENTELE DE PROGRAMARE

În această parte a Ghidului, vom evidenția exemple de formulare a dispozițiilor pro deplasare cu bicicleta, pe care statele membre selectate le-au utilizat în documentele lor de programare anterioare. Pentru comoditatea dvs., am împărțit exemplele în două categorii principale: 1) acorduri de parteneriat și 2) programe operaționale sau de dezvoltare regională.

Tratați aceste exemple drept sursă de inspirație și nu ezitați să includeți în documentele dvs. de programare obiective mai extinse și mai ambițioase în favoarea deplasării cu bicicleta.

8.1. Documentele de programare și strategiile naționale de încurajare a utilizării bicicletei

A. Diagnosticul

Mai jos vă prezentăm câteva exemple de observații de diagnostic, o parte necesară a Acordului de parteneriat (AP), care justifică investițiile în mobilitatea activă. Rețineți că rapoartele specifice țării, pe care le-am analizat la secțiunea 5.1. din prezentul Ghid, sunt una dintre cele mai bune surse de informații pentru redactarea părții ce ține de diagnostic a acordului de parteneriat.

🚲 Ce proporție a poluării din statul/regiunea dvs. este cauzată de transport?

- „Transportul urban este o sursă majoră de emisii de poluanți în Polonia”.²⁸
- „Cele mai mari sectoare care au contribuit la emisiile de GES în anul 2011 în Croația au fost industriile energetice și sectorul transporturilor, urmate de sectorul agricol”.²⁹
- „Transportul rutier este principalul sector în care Republica Slovacă nu a reușit până acum să stabilizeze creșterea unui volum substanțial de emisii de gaze cu efect de seră. Eșecul este cauzat de extinderea transportului auto individual, transportul public învechit și utilizarea insuficientă a transportului nemotorizat, în special a bicicletelor. Din 1990, ponderea emisiilor cauzate de transport a crescut cu 11,5% în totalul emisiilor”.³⁰

🚲 Ce proporție de energie consumă?

- „Sectorul transporturilor este cel mai mare consumator, cu 39,8% din consumul final total de energie, în principal pe bază de produse petroliere, factor care determină nivelul înalt al dependenței energetice la nivel național”.³¹ (Spania)
- „Cele mai mari sectoare care au contribuit la consumul final de energie sunt sectoarele de consumul general, în principal gospodăriile și serviciile, inclusiv infrastructura sectorului public, cu o pondere de 43%, și transportul (34%), în timp ce sectorul industrial reprezintă 17%”.³² (Croația)

🚲 Ce alte probleme ar putea fi combătute prin promovarea deplasării cu bicicleta?

²⁸ Programming of the 2014-2020 financial perspective – Partnership Agreement (Programarea perspectivei financiare 2014-2020 – Acord de parteneriat), pag. 28, disponibil la: https://www.pois.gov.pl/media/9498/Partnership_Agreement.pdf

²⁹ Partnership Agreement. Republic of Croatia (Acordul de parteneriat. Republica Croația), pag. 16, disponibil la: https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages//arhiva/EU%20fondovii/HR_PA_FINAL_ADOPTED_30_10_2014.pdf

³⁰ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, pag. 48, disponibil la: <https://www.ia.gov.sk/data/files/partnerska-dohoda.pdf>

³¹ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, pag. 101, disponibil la: https://www.dgfc.sepg.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcp1420/p/pa/Documents/20190215_AA_Espa%C3%B1a_2014_2020_Vdef.pdf

³² Partnership Agreement. Republic of Croatia (Acordul de parteneriat. Republica Croația), pag. 16

- „Ambuteiajele create pe străzi de transportul auto individual reduc viteza deplasărilor”.³³
- „Numărul navetiștilor zilnici [în Zagreb] (estimat la 80 000 de lucrători plus alți 20 000) supune infrastructura existentă la o presiune considerabilă și scoate în evidență necesitatea dezvoltării în continuare a unui sistem de transport urban complex și durabil”.³⁴
- „Creșterea costurilor transportului de mărfuri și de persoane și degradarea progresivă a infrastructurii rutiere”.³⁵
- „Calitate scăzută a vieții în regiunile urbane și în alte zone rezidențiale”.³⁶

🚲 Care sunt principalele probleme ale infrastructurii pentru biciclete existente?

- „[Există] o rețea incompletă de piste și rute cicliste”.³⁷
- „Rețeaua de transport urban [din Split] de legături între zonele urbane și suburbane are lacune, limitând atât utilizarea zilnică a transportului, cât și dezvoltarea turismului”.³⁸
- „[Există] întreruperi pe traseele cicliste naționale și pe drumurile verzi, inclusiv în cele șapte rute europene, care creează legături între zonele urbane și cele rurale. Pe lângă faptul că sunt utilizate de către locuitorii din apropiere, aceste piste pentru biciclete sunt folosite și de către turiști, care generează profituri economice importante pentru teritoriile traversate”.³⁹
- „Utilizarea bicicletelor pentru funcțiile normale de transport este departe de a-și atinge potențialul. În orașe, piste pentru biciclete nu sunt suficient de lungi, iar rutele cicliste individuale deseori nu sunt legate între ele și au întreruperi frecvente”.⁴⁰

B. Obiectivele prioritare

Mai jos, puteți vedea exemple de dispoziții pro deplasare cu bicicleta pe care statele membre selectate le-au inclus în acordurile lor de parteneriat pentru anii 2014-2020. Puteți folosi formulări similare în documentele dvs. de programare sau le puteți ajusta la necesitățile proprii.

După cum puteți vedea, prioritățile dvs. pot fi formulate destul de general în acordurile de parteneriat. Cu toate acestea, cu cât mai diverse vor fi obiectivele pro deplasare cu bicicleta pe care le veți include în acordul de parteneriat, cu atât mai ușor le va fi ministerelor/regiunilor să proiecteze investiții specifice în programele lor operaționale, în programele de dezvoltare rurală și în cererile de proiecte. În baza experienței din edițiile bugetare anterioare, putem vedea că statele care au inclus numeroase referințe separate la diferite domenii ale investițiilor în deplasarea cu bicicleta, de ex. turismul, transportul, siguranța, intramodalitatea și inovarea, au reușit să obțină și să cheltuiască cele mai multe fonduri pentru proiecte ample de infrastructură.

🚲 Prioritatea de investiții 1 – consolidarea cercetării, dezvoltării tehnologice și inovării

În conformitate cu noul regulament FEDER, dispozițiile prezentate mai jos ar putea fi incluse în Obiectivul de politică 1: o Europă mai inteligentă prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii.

- „Promovarea unui model de sistem de transport bazat pe mobilitate durabilă; integrarea sistemelor de transport și aplicarea de noi soluții mai puțin poluante”.⁴¹

🚲 Prioritatea de investiții 4 – sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon în toate sectoarele

³³ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland (Programarea perspectivei financiare 2014-2020 – Acord de parteneriat – Polonia), pag. 28

³⁴ Partnership Agreement. Republic of Croatia (Acordul de parteneriat. Republica Croația), pag. 56

³⁵ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland (Programarea perspectivei financiare 2014-2020 – Acord de parteneriat – Polonia), pag. 28

³⁶ Ibid. p. 49

³⁷ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, pag. 27

³⁸ Partnership Agreement. Republic of Croatia (Acordul de parteneriat. Republica Croația), pag. 57


³⁹ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, pag. 63, disponibil la: [180620-ap_france_vf.pdf](#)

⁴⁰ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, pag. 27

⁴¹ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, pag. 75.

În conformitate cu noul regulament FEDER, dispozițiile prezentate mai jos ar putea fi incluse în Obiectivul de politică 2: o Europă mai ecologică, fără emisii de carbon, care investește în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și lupta împotriva schimbărilor climatice.

- „Crearea planurilor de transport durabil către școli și locurile de muncă, făcând tranziția, în funcție de fezabilitate, către transportul cu bicicleta și dezvoltând infrastructurile necesare”.⁴²
- „Reducerea emisiilor generate de transport, inclusiv prin utilizarea combustibililor alternativi, precum gazul natural comprimat și energia electrică, și prin promovarea modurilor alternative de transport, inclusiv mersul pe jos și cu bicicleta”.⁴³
- „Îmbunătățirea calității aerului, în special prin sprijinirea transportului cu emisii reduse și a mobilității ușoare (în special mersul pe jos și cu bicicleta)”.⁴⁴
- „Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în regiunile urbane prin implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (strategii de reducere a emisiilor de carbon în cazul orașelor mici), promovarea investițiilor în mobilitatea nemotorizată în toate orașele din România (deplasarea cu bicicleta și mersul pe jos, descurajarea utilizării mașinii personale)”.⁴⁵

 Prioritatea de investiții 6 – conservarea și protejarea mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor

În conformitate cu noul regulament FEDER, dispozițiile prezentate mai jos ar putea fi incluse în Obiectivul de politică 2: o Europă mai ecologică, fără emisii de carbon, care investește în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și lupta împotriva schimbărilor climatice

- „Dezvoltarea turismului durabil și de calitate”.⁴⁶
- „Utilizarea potențialului turistic și de agrement în zonele naturale și dezvoltarea ecoturismului”.⁴⁷
- „Prezentarea unor noi produse turistice axate pe teme specifice (turismul-drumeție, turismul rural, în special agroturismul, turismul patrimoniului industrial, turismul urban, turismul rememorabil) și a experiențelor turistice inovatoare”.⁴⁸
- „Informarea populației despre problemele de mediu și promovarea activității de mediu a populației pentru a stimula interesul publicului față de protecția mediului și a naturii. Pentru a stimula interesul față de natură, este important să ne asigurăm că atunci când se plimbă prin natură, oamenii să producă cât mai puține daune posibil. La fel, este important să fie instalate obiecte separate în parcurile naționale – trasee educative pentru pietoni și bicicliști”.⁴⁹

 Prioritatea de investiții 7 – promovarea unor sisteme de transport durabile și eliminarea blocajelor

În conformitate cu noul regulament FEDER, dispozițiile prezentate mai jos ar putea fi incluse în Obiectivul de politică 3: o Europă mai conectată, cu rețele strategice de transport și de comunicare digitală (conform propunerii CE) sau în Obiectivul de politică 2: o Europă mai ecologică, fără emisii de carbon, care investește în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și lupta împotriva schimbărilor climatice (conform amendamentelor prezentate de către PE și Consiliu).

- „Sprijinirea construcției de piste pentru biciclete și a infrastructurii suplimentare, impulsionează utilizării mai largi a transportului nemotorizat în zonele urbane, sprijinirea intermodalității (interconectarea transportului public, a transportului cu mașina personală și a transportului cu bicicleta) și a platformelor de legătură (parcări, adăposturi

⁴² Ibid. p. 112.

⁴³ Partnership Agreement for the Programming Period 2014–2020. Czech Republic (Acord de parteneriat pentru perioada de programare 2014-2020. Republica Cehă), pag. 95 și 98, disponibil la: <https://www.dotaceeu.cz/getmedia/4589b39c-4215-4f0b-914d-b296678db1c8/Partnership-agreement-technical-revision-approved-by-the-EC-on-13-April-2016.pdf?ext=.pdf>

⁴⁴ Accord de parteneriat avec la France - 2014-20, pag. 55.

⁴⁵ Acord de parteneriat - România, pag. 179, disponibil la: https://www.fonduri-ue.ro/files/documente-relevante/acord/Acord_de_Parteneriat_2014-2020_EN.pdf

⁴⁶ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, pag. 134

⁴⁷ Accord de parteneriat avec la France - 2014-20, pag. 73

⁴⁸ Ibid. p. 23

⁴⁹ Lietuvos Respublikos. Partnerystės Sutartis, pag. 90., disponibil la: http://www.esparama.lt/c/document_library/get_file?uuid=a7c44f87-a810-4175-8cdc-db95d668a1d0&groupId=19002

pentru biciclete), sprijinirea construcției de elemente și zone de încetinire a traficului, precum și separarea în siguranță a traficului motorizat de cel nemotorizat”.⁵⁰

- „Acordarea de prioritate pietonilor și bicicliștilor (inclusiv prin construcția de piste pentru biciclete), facilitarea călătoriilor multimodale (park&ride, bike&ride), inclusiv amplasarea lor în locuri rezonabile, restricționarea traficului auto în centrele orașelor”.⁵¹

🚲 Prioritatea de investiții 9 – promovarea incluziunii sociale, combaterea sărăciei și a oricărei forme de discriminare

În conformitate cu noul regulament FEDER, dispozițiile prezentate mai jos ar putea fi incluse în Obiectivul de politică 3: o Europă mai conectată, cu rețele strategice de transport și de comunicare digitală (conform propunerii CE) sau în Obiectivul de politică 2: o Europă mai ecologică, fără emisii de carbon, care investește în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și lupta împotriva schimbărilor climatice (conform amendamentelor prezentate de către PE și Consiliu).

- „Dezvoltarea pistelor și rutelor de ciclism utilizate pentru deplasarea la locul de muncă, la școală și spre servicii, cu scopul de a sprijini mobilitatea regională și locală durabilă”.⁵²
- „Îmbunătățirea accesibilității și siguranței transportului pentru societatea în curs de îmbătrânire”.⁵³

8.2. Programele operaționale/ Programele de dezvoltare rurală

Rețineți:

- 🚲 Puteți include planuri de deplasare cu bicicleta îndrăznețe în programul dvs. operațional chiar dacă acordul de parteneriat nu pune prea mult (sau deloc) accent direct pe deplasarea cu bicicleta. Este încă suficient de bine dacă acordurile de parteneriat au drept scop combaterea unor probleme precum: poluarea aerului, ambuteiajele, infrastructura de transport ineficientă etc.
- 🚲 Se recomandă includerea în programele operaționale atât a indicatorilor de realizare (precum kilometri de infrastructură construită pentru deplasarea cu bicicleta), cât și alocarea de fonduri specifice pentru deplasarea cu bicicleta. Aceasta va ușura cu mult proiectarea viitoarelor cereri de proiecte.

A. Deplasarea cu bicicleta pentru transport

🚲 „Stabilirea, construirea și modernizarea rutelor pentru biciclete care asigură transportul spre locurile de muncă și serviciile publice (de ex. rute care duc spre gări și stații de autobuz din orașe și localități), care includ investiții în infrastructura suplimentară pentru biciclete, printre care zone de odihnă, parcare protejată pentru biciclete, stații de încărcare pentru bicicletele electrice etc.”

🚲 „Modernizarea și construirea infrastructurii pentru transportul nemotorizat:

- Piste pentru biciclete – modernizarea și reconstrucția pistelor pentru biciclete deja existente, construirea de piste pentru biciclete noi, coridoare pentru biciclete pe drumurile locale existente și pe drumurile dintre localități,
- Infrastructură suplimentară pentru biciclete (rastele protejate pentru biciclete, stații de încărcare pentru bicicletele electrice, închirieri de biciclete, instalații sanitare etc.);
- Sisteme de parcare pentru biciclete,

⁵⁰ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, pag. 27

⁵¹ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland (Programarea perspectivei financiare 2014-2020 – Acord de parteneriat – Polonia), pag. 106

⁵² Partnership Agreement for the Programming Period 2014–2020. Czech Republic (Acord de parteneriat pentru perioada de programare 2014-2020. Republica Cehă), pag. 56

⁵³ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland (Programarea perspectivei financiare 2014-2020 – Acord de parteneriat – Polonia), pag. 227

- Elemente de încetinire a traficului (zone pietonale, spațiu comun, excluderea traficului de pe străzi, cu excepția transportului public și a bicicliștilor etc.);
- Creșterea nivelului de siguranță a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, eliminarea blocajelor la trecerile de pietoni etc.”.

🚲 „Includerea, în toate planurile de reconstrucție de drumurilor, a sprijinului pentru îmbunătățirea condițiilor pentru pietoni, bicicliști și pasagerii din transportul public”.

🚲 „Promovarea percepției bicicliștilor ca navetiști zilnici, nu doar ca sportivi și turiști”.

🚲 „Promovarea și creșterea atractivității deplasării cu bicicleta în rândul cetățenilor prin intermediul portalurilor web, al aplicațiilor mobile etc.”.⁵⁴

🚲 „Dotarea cu piste pentru biciclete a drumurilor naționale și municipale (inclusiv a drumurilor naționale și federale de întreținerea cărora sunt responsabile autoritățile municipale). Extinderea și construcția de noi piste de biciclete independente și pe marginea drumurilor constituie obiectul finanțării, posibil ca parte a programului de construcție a drumurilor naționale sau a planurilor municipale de construcție a pistelor pentru biciclete. Finanțarea urmărește să acopere cheltuielile pentru construcția pistelor de biciclete independente și a celor situate pe marginea drumurilor, inclusiv achiziția de terenuri, și este acordată în conformitate cu regulile obișnuite de eligibilitate pentru finanțare și măsurile reparatorii/compensatorii”.⁵⁵

🚲 „Poate fi utilizată extinderea transportului public local și a transportului individual nemotorizat, mai ales în ceea ce privește transportul personal, pentru a reduce emisiile de CO₂ generate de transport. În același timp, se așteaptă ca extinderea în continuare a rețelei naționale de piste pentru biciclete să crească atractivitatea și ponderea deplasării cu bicicleta cu emisii reduse în volumul total de trafic”.⁵⁶

🚲 „Sprijinirea intervențiilor de mobilitate urbană durabilă: creșterea mobilității ușoare – piste pentru biciclete și alei pentru pietoni. Domeniul de aplicare al acestei linii de acțiune – finalizată și integrată, conform procedurilor stabilite în Acordul de parteneriat – prevede construirea și/sau consolidarea sistemelor de sprijinire a mobilității ușoare, cu bicicleta sau pietonale. Și anume:

- Extinderea rețelei existente pentru biciclete și pietoni, favorizând finalizarea acestora în toate rețelele urbane;
- Creșterea siguranței deplasării cu bicicleta;
- Integrarea cu sistemul de mobilitate colectivă și/sau conexiunea cu locurile vizitate foarte frecvent;
- Crearea unor zone pentru odihnă și a unor parcuri cu tot necesarul pentru biciclete;
- Realizarea intervențiilor de viabilitate și de calitate urbană destinate mobilității cu bicicleta și pietonale”.⁵⁷

🚲 „Obiectivele strategice sunt: extinderea rețelei existente pentru biciclete, finalizarea acestora în mediul urban, interconectarea rutelor cicliste și relaționarea acestora („efectul de rețea”), siguranța, conexiunea cu mobilitatea colectivă și mai ales cu sistemul feroviar regional, interconectarea cu acesta putând maximiza capacitatea de a produce efecte pozitive în eforturile de reducere a CO₂”.⁵⁸

🚲 „Pentru finanțare vor fi eligibile următoarele tipuri de intervenție:

- Crearea/siguranța pistelor pentru biciclete (piste pentru biciclete proprii, benzi rezervate, piste pentru biciclete/alei pentru pietoni, zonă cu limită de 30), prioritate având cele care interconectează calea ferată cu atracțiile la nivel urban;
- Instalarea de semnalizări orizontale și verticale pentru bicicliști și piste pentru biciclete;
- Amenajarea de spații de parcare pentru biciclete, care să îndeplinească cerințele din Plan, în apropierea căii ferate;
- Construirea/reamenajarea stațiilor velo;

⁵⁴ Integrovaný regionální operační program, pag. 46-50, disponibil la:

tps://www.dotaceeu.cz/Dotace/media/SF/Microsites/IROP/Dokumenty/Programov%20dokument/9.%2011.%202017/PD-IRP-verze-1-1_08112017.pdf.

⁵⁵ Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, pag. 100, disponibil la: <https://www.europa-mv.de/serviceassistent/download?id=1619519>

⁵⁶ Ibid. p. 102.

⁵⁷ Giunta Regionale Toscana. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, pag. 148, disponibil la:

https://www.regione.toscana.it/documents/10180/23870501/3c%29+POR_FESR_Toscana_2014-20-Vers_7_clean.pdf/823996a7-5438-3024-753e-ff8c83611343?t=1600240423797

⁵⁸ Ibid. p. 148

- Instalarea de contoare automate pentru bicicliști pe piste pentru biciclete, care să fie utilizate și pentru parcările cu acces controlat;
- Crearea unui sistem regional unic de utilizare partajată a bicicletelor (cu referire specială la localitățile în care există gări feroviare);
- Integrarea tarifară între transportul public și sistemele de utilizare partajată a bicicletelor”.⁵⁹

B. Deplasarea cu bicicleta pentru turism

- 🚲 „Construirea și reconstruirea de trasee educative, trasee pentru biciclete, construirea de infrastructuri suplimentare (zone de odihnă, adăposturi, rastele pentru biciclete etc.), construirea de turnuri de observație, indicarea marcajelor pe traseele existente pentru biciclete etc.”⁶⁰
- 🚲 „Sprijinirea proiectelor de dezvoltare economică bazate pe îmbunătățirea resurselor naturale din zonele rurale, extinzând, prin intermediul principalelor itinerarii destinate bicicliștilor, atât atracția turistică a regiunii, cât și oferta de agrement pentru populația rurală din Lorena.”⁶¹
- 🚲 „Realizarea investițiilor în crearea, extinderea și renovarea încăperilor, spațiilor comune și echipamentului sau serviciilor auxiliare pentru utilizatorii de biciclete (de ex. spațiu de depozitare și întreținere a bicicletelor, spațiu de spălătorie pentru turiștii pe biciclete).”⁶²
- 🚲 „Stabilirea unei etichete «Pensiune pentru bicicliști»:
 - Realizarea de investiții pentru îndeplinirea criteriilor de etichetare (de ex. cutii securizate, stații de spălare, mic atelier de reparații etc.).”⁶³
- 🚲 „Crearea sistemului regional pentru rute cicliste și drumuri verzi, obținerea calificării drept destinație turistică eco-responsabilă, asigurarea coerenței globale cu celelalte acțiuni susținute de Europa și menite să facă din turism o pârgie pentru dezvoltarea economică a Burgundiei.”⁶⁴
- 🚲 „Finanțarea proiectelor de investiții inovatoare (de ex. noi tipuri de oferte de servicii pentru oaspeți, noi idei de vânzări, turism ecologic), piste turistice pentru biciclete ca parte integrantă a conceptului de piste cicliste ale landului Mecklenburg – Pomerania Inferioară sau infrastructuri turistice, care constituie condițiile de bază pentru îndeplinirea criteriilor de recunoaștere în centrele de tratament și zonele de agrement.”⁶⁵
- 🚲 „Conectarea locurilor ce constituie un patrimoniu natural prin crearea de itinerarii sau trasee turistice (adaptarea traseelor și aleilor pentru pietoni și/sau bicicliști etc.). Promovarea mijloacelor de transport nepoluante și favorabile mediului, precum și a mobilității durabile în ariile naturale protejate.”⁶⁶

C. Posibili indicatori de realizare pentru obiectivele de deplasare cu bicicleta:

🚲 Ponderea deplasării cu bicicleta în totalul transporturilor

EXEMPLU – Potrivit Programului operațional regional integrat al Cehiei pentru anii 2014-2020, ponderea bicicliștilor în rândul navetiștilor ar trebui să crească de la 7% la 10% în cursul perioadei de implementare a programului.

🚲 Lungimea noilor tronsoane de piste pentru biciclete

⁵⁹ Lombardia. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, pag. 142, disponibil la:

https://www.fesr.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/d365e089-b96f-4681-8595-f88b2c16ca26/Sintesi_ENG_FESR.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-d365e089-b96f-4681-8595-f88b2c16ca26-mTfCB7a

⁶⁰ Integrovaný regionální operační program, pag. 43

⁶¹ France – Rural Development Programme (Regional) – Lorraine (Franța – Programul regional de dezvoltare rurală – Lorena), pag. 301, disponibil la: <http://europe-en-lorraine.eu/wp-content/uploads/2017/08/PDR-LOR-V7.1-approuv%C3%A9-02082017.pdf>

⁶² France – Rural Development Programme (Regional) – Bourgogne (Franța – Programul regional de dezvoltare rurală – Burgundia), pag. 315, disponibil la: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2019/12/Programme_2014FR06RDRP026_7_0_consolidated_with_2014FR06RDNF001_8_0_fr.pdf

⁶³ Ibid., pag. 335-336

⁶⁴ Ibid., pag. 335-336

⁶⁵ Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, pag. 74

⁶⁶ Programa Operativo de Andalucía 2014-2020, pag. 263

EXEMPLU – În Programul său operațional pentru anii 2014-2020, landul Mecklenburg – Pomerania Inferioară și-a fixat obiectivul de a construi în regiune 339 km de piste pentru bicicliști în perioada respectivă.

 **Numărul de elemente ale infrastructurii suplimentare create pentru deplasarea cu bicicleta**

EXEMPLU – În Programul său operațional regional integrat pentru anii 2014-2020, Slovacia a stabilit o valoare țintă de 71 de elemente ale infrastructurii suplimentare pentru deplasarea cu bicicleta. Printre exemple se numără stațiile publice pentru repararea bicicletelor.

 **Numărul de spații de parcare pentru biciclete**

EXEMPLU – În Programul său operațional regional integrat pentru anii 2014-2020, Cehia a stabilit o valoare țintă de 5 600 de noi spații de parcare pentru biciclete.

 **Numărul de utilizatori ai pistelor pentru biciclete în regiune**

EXEMPLU – Potrivit Programului operațional al voievodatului Małopolskie pentru anii 2014-2020, numărul de utilizatori ai pistelor pentru biciclete ar trebui să crească de la 144 000 la 423 396 în cursul perioadei de implementare a programului.

 **Reducerea numărului de decese în care sunt implicați bicicliști**

EXEMPLU – Potrivit Programului operațional al Croației pentru competitivitate și coeziune pentru anii 2014-2020, numărul deceselor în rândul bicicliștilor ar trebui să scadă de la 12/1 000 000 la 6/1 000 000 de persoane în perioada respectivă.

9. Apel la acțiune

Deplasarea cu bicicleta este una dintre cele mai eficiente soluții la unele dintre problemele economice și de mediu majore cu care ne confruntăm astăzi. Pentru a vă maximiza șansele de a obține fonduri UE pe care să le investiți în măsuri ce vizează deplasarea cu bicicleta, țineți cont de următoarele sugestii:

Dacă sunteți cetățean, ONG sau reprezentant al industriei deplasării cu bicicleta:

- Participați activ la consultările publice legate de documentele de programare.
- Dacă nu sunt disponibile informații despre aceste consultări – luați legătura cu autoritățile responsabile de pregătirea documentelor de programare și întrebați-le cum puteți influența conținutul acestora. Pentru a identifica autoritățile relevante, vă puteți documenta cu privire la cine a pregătit acordul de parteneriat și programele operaționale sau de dezvoltare regională pentru exercițiul financiar anterior.
- Colaborați cu alte entități care vă împărtășesc obiectivele și valorile. Făcând parte dintr-un grup, vocea dvs. este auzită mai bine.
- Găsiți aliați printre diferitele părți interesate. Arătați că sprijinul pentru deplasarea cu bicicleta este robust în rândul tuturor grupurilor din societate.
- Diseminați cunoștințele despre sănătate, mediu și
- beneficiile economice ale deplasării cu bicicleta în familie și printre prietenii și colegii dvs. Distribuți acest ghid tuturor celor care l-ar putea considera util.

Dacă lucrați pentru o autoritate națională sau regională:

- Participați activ la procesul de elaborare a documentelor de programare și inspirați-vă colegii cu o viziune a dezvoltării dinamice și durabile a țării sau regiunii dvs.
- Aveți curajul să veniți cu idei îndrăznețe care vă pot evidenția țara și regiunea în spațiul comunitar.
- Învățați din experiența țărilor care au beneficiat cel mai mult de pe urma investițiilor în deplasarea cu bicicleta. Dacă sunteți în căutare de know-how, nu ezitați să ne contactați. Misiunea noastră este de a stabili o colaborare între experții în planificarea aferentă deplasării cu bicicleta și factorii de decizie ambițioși.
- Consultați-vă cu părțile interesate relevante cu privire la ideile dvs. și nu ezitați să apelați la cunoștințele lor. Căutați ONG-uri active în domeniul deplasării cu bicicleta din regiunea dvs. ca să le solicitați sprijin și sfaturi cu privire la investițiile planificate.
- Utilizați prezentarea generală a nevoilor de investiții, dacă este disponibilă la nivel național sau regional, pentru a crea proiecte care să umple lacunele de infrastructură din regiune.
- Ascultați nevoile, speranțele și preocupările locuitorilor din regiunea dvs. Întrebați-i ce le-ar putea îmbunătăți viața într-o anumită arie. Mai puțin trafic, mai puțin zgomot, mai puțină poluare – sunt răspunsuri des repetate, mai ales de către locuitorii din mediul urban.

Dacă lucrați în domeniul politicii regionale la nivel european:

- Încurajați statele membre să includă în documentele lor de programare obiective durabile în domeniul transporturilor, inclusiv în ceea ce privește deplasarea cu bicicleta.
- Demonstrați determinarea UE de a atinge obiectivele Pactului verde european și îndreptați atenția statelor membre asupra modului în care investițiile în mobilitatea cu emisii zero pot contribui la atingerea obiectivelor stabilite.
- Aduceți la cunoștința statelor membre importanța implementării recomandărilor specifice fiecărei țări și în domeniul transportului durabil.
- Demonstrați seriozitatea cu care CE tratează obligațiile statelor membre stabilite în PNESC-urile lor.

- 🚲 Împărtășiți cunoștințele despre măsurile pozitive luate în țările care înregistrează cel mai mare succes în atingerea obiectivelor europene referitoare la climă.
- 🚲 Atrageți atenția statelor membre asupra creșterii investițiilor în infrastructura pentru biciclete în timpul pandemiei și asupra efectelor benefice ale acestui mijloc de transport pentru reducerea răspândirii virusului.

Indiferent de rolul dvs. în pregătirea documentelor de programare pentru următorul exercițiu financiar, suntem gata să vă oferim tot sprijinul de care aveți nevoie pentru a obține cât mai multe fonduri pentru proiectele dvs. legate de deplasarea cu bicicleta.

Sperăm că acest ghid va fi un instrument util pentru atingerea acestui obiectiv. Cu toate acestea, dacă aveți întrebări suplimentare sau nelămuriri, nu ezitați să-i contactați pe experții noștri.

Membrul echipei ECF pe care îl puteți contacta: [Fabian Küster](mailto:f.kuester@ecf.com), responsabil superior de politici ECF (f.kuester@ecf.com)



10. Anexă: beneficiile detaliate ale investițiilor în deplasarea cu bicicleta pentru Europa

10.1. Economie

Sectorul producției:

- 🚲 Potrivit unei analize a Goldstein Research, industria bicicletelor din Europa se așteaptă să ajungă la aproape 20 miliarde EUR până în 2024⁶⁷ și să crească cu o rată anuală de 5,5%.
- 🚲 Prin comparație, piața europeană a autovehiculelor se preconizează că va crește cu doar circa 1,7% până în anul 2024.

Turism:

- 🚲 Numărul călătoriilor cicloturistice anuale în UE este estimat la 2,3 miliarde, cu o valoare economică totală de 44 miliarde EUR.
- 🚲 Cicloturismul este corelat cu cca. 525 000 de locuri de muncă în UE.
- 🚲 În Franța, cicloturiștii cheltuiesc cu aproape 20% mai mult decât media pentru toți turiștii.

Logistică:

- 🚲 Bicicletele cargo au potențialul de a înlocui următoarea pondere a deplasărilor motorizate în zonele urbane:
 - + 23-25% din livrările comerciale în orașe
 - + 50% din deplasările aferente serviciilor comerciale și de întreținere
 - + 77% din deplasările logistice private (cumpărături, odihnă, transportul copiilor)

Comerț:

- 🚲 Clienții care vin cu bicicleta cheltuiesc mai mult decât cei care vin cu mașina, fie într-o anumită perioadă de timp, fie în legătură cu locul de parcare care trebuie asigurat pentru aceștia.
- 🚲 Bicicliștii fac cumpărături locale și sunt clienți mai fideli.
- 🚲 Dacă o stradă este transformată astfel încât bicicliștii și pietonii să aibă mai mult spațiu decât ar avea mașinile, absența clienților care veneau înainte cu mașina este mai mult decât compensată de clienții care vin ulterior pe jos sau cu bicicleta. La Londra, ponderea posturilor vacante în sectorul comerțului cu amănuntul a fost cu 17% mai mică, iar valorile închirierilor aferente sectorului cu amănuntul au fost cu 7,5% mai mari după îmbunătățirea mobilității active pe străzile comerciale și în

Construcția și întreținerea infrastructurii rutiere:

⁶⁷ European Bicycle Market: Size, Trends, Share, Growth Drivers, Restraints, SWOT Analysis, Demand, Trade Data & Regional Outlook With COVID-19 Impact | Forecast Period 2017-2030 (Piața europeană a bicicletelor: dimensiune, tendințe, cotă, factori de creștere, restricții, analiză SWOT, cerere, date comerciale și perspective regionale cu impactul COVID-19 | Perioada de prognoză 2017-2030), Goldstein Market Intelligence, ed. 2020, disponibilă la: <https://www.goldsteinresearch.com/report/europe-bicycle-industry-analysis>.

- 🚲 Anual, deplasarea cu bicicleta ajută UE să economisească 2,9 miliarde EUR pentru construcția și întreținerea infrastructurii de transport motorizat.
- 🚲 Se estimează că o pistă pentru biciclete, protejată și de înaltă calitate, costă 0,21 milioane EUR per milă (cca 1,5 km), în timp ce o autostradă urbană costă 50 milioane USD per milă (cca 1,5 km), adică de 240 de ori mai mult.

Congestia traficului:

- 🚲 Valoarea reducerii traficului prin deplasarea cu bicicleta în UE poate fi estimată la 6,8 miliarde EUR anual.
- 🚲 Traficul aglomerat atrage costuri totale pentru economia UE în valoare de peste 240 miliarde EUR anual sau aproape 2% din PIB-ul UE.
- 🚲 Mai multe studii locale realizate în Europa și SUA arată, de asemenea, beneficiile deplasării cu bicicleta pentru reducerea congestiei traficului:
 - Îmbunătățirile aduse deplasării cu bicicleta au ca rezultat 45% mai puțin trafic auto și transport public mai rapid (Copenhaga, Danemarca).
 - Autostrăzile pentru biciclete reduc timpul petrecut în trafic cu 3,8 milioane de ore (Țările de Jos). În plus, rețeaua de autostrăzi pentru biciclete reduce necesitatea a 50 000 de deplasări zilnice cu mașina (zona Ruhr, Germania).

Conectivitate și multimodalitate:

- 🚲 Deplasarea cu bicicleta ajută la crearea unor lanțuri de mobilitate durabilă.
 - Potrivit unui studiu realizat în Țările de Jos, 44% dintre olandezii care fac naveta cu trenul folosesc bicicleta pentru a ajunge de acasă până la gară. De asemenea, oamenii care îmbină bicicleta și trenul își folosesc mașina mai puțin.

Reziliență:

- 🚲 Deplasarea cu bicicleta, inclusiv logistica aferentă, face culturile mai reziliente, oferind opțiuni de transport chiar și în situații de urgență precum pandemii, dezastre naturale sau atacuri teroriste.

10.2. Tehnologie

Electromobilitate:

- 🚲 În anul 2017, peste 10% din bicicletele vândute în Europa au fost electrice, comparativ cu doar 1,5% din mașini.
- 🚲 Din anul 2006, vânzările de biciclete electrice au crescut de 20 de ori, cu o rată medie anuală de creștere de aproape 30%.
- 🚲 Atunci când Franța a introdus în anul 2017 un sistem național de stimulare a achiziționării de biciclete electrice, 61% dintre beneficiari au declarat într-un sondaj că utilizau bicicletele electrice pentru a înlocui deplasările cu mașina.

Utilizarea partajată a bicicletelor:

- 🚲 Utilizarea partajată a bicicletelor eficientizează mai bine navetele spre locul de muncă și deplasările în interes de serviciu și crește conectivitatea în oraș, oferind acces rapid și ușor la primul și ultimul kilometru, îmbunătățind productivitatea economiei urbane.
- 🚲 În cazul sistemului de utilizare partajată a bicicletelor din Dublin, fiecare 1 EUR investit a creat 12,3 EUR beneficii în timp, beneficii economice mai largi și beneficii pentru sănătate. Numai economia de timp are o valoare cuprinsă între 6 și 10,4 milioane EUR.

10.3. Mediul înconjurător și resursele

Poluarea aerului:

- 🚲 Valoarea reducerii poluării aerului prin deplasarea cu bicicleta: 435 milioane EUR
- 🚲 Poluarea aerului este singurul și cel mai mare risc pentru sănătate legat de mediu în Europa, provocând anual în jur de 400 000 de decese premature.

Emisiile de CO₂:

- 🚲 Deplasarea cu bicicleta contribuie la reducerea emisiilor cu peste 16 milioane de tone de CO₂ echivalent anual în UE.
- 🚲 Valoarea economiilor realizate: între 600 și 5 630 milioane EUR în funcție de costul social al carbonului

Poluarea fonică:

- 🚲 Valoarea actuală a poluării fonice reduse prin deplasarea cu bicicleta este de 300 milioane EUR.
- 🚲 Poluarea fonică cauzată de traficul rutier provoacă anual aproximativ 8 900 de decese premature și aproape alte 800 000 de cazuri de hipertensiune în Europa.

Poluarea apei și a solului, economisirea spațiului:

- 🚲 Infrastructura pentru biciclete are nevoie de mai puțin spațiu decât cea pentru mașini. Mai puțină infrastructură necesară înseamnă mai puține soluri impermeabilizate și mai puțină poluare a solului și a apei.
- 🚲 Crearea de infrastructuri pentru biciclete în loc de automobile înseamnă, de asemenea, mai mult teren disponibil pentru investiții profitabile în cele mai atractive regiuni.

Economii de combustibil:

- 🚲 Nivelurile actuale de deplasare cu bicicleta în UE corespund unor economii de combustibil de peste 3 miliarde de litri pe an – echivalentul consumului de combustibil pentru transportul rutier al unei țări precum Irlanda.
- 🚲 Valoarea acestor economii de combustibil este de aproape 4 miliarde EUR.

Generarea de deșeuri:

- 🚲 Greutatea medie a unei mașini în UE în anul 2017 era de aproape 1400 kg, pe când bicicleta rareori cântărește mai mult de 20 kg sau 1,5% din greutatea unei mașini. Aceasta înseamnă că pentru asamblarea unei biciclete sunt necesare mult mai puține resurse.
- 🚲 Unele dintre ele sunt aceleași, însă utilizate în cantități mult mai mici (de ex. oțelul, aluminiul, diferiți polimeri), iar altele, cum ar fi platina sau paladiul pentru convertoarele catalitice care produc emisii semnificative și daune mediului în timpul extracției, nu sunt utilizate deloc pentru producția de biciclete.

10.4. Sănătate

- 🚲 Deplasarea cu bicicleta previne anual 18 110 decese premature în cele 28 de state membre ale UE, echivalentul unei valori economice de 52 miliarde EUR anual. De asemenea, deplasarea cu bicicleta contribuie la o viață mai sănătoasă, ajutând la prevenirea unui număr mare de boli grave și cronice, de exemplu: boli cardiovasculare, diabet (tip 2), cancer mamar, cancer de colon, osteoporoză.

Sănătatea mintală:

- 🚲 Practicarea activităților fizice moderate, cum ar fi mersul cu bicicleta, reduce riscul de a dezvolta boala Alzheimer cu 29% și declinul cognitiv cu aproximativ 26%.
- 🚲 Activitatea fizică reduce cu 17% și probabilitatea de a dezvolta depresie, după cum s-a raportat într-o cuprinzătoare meta-analiză a studiilor în domeniu.

Dezvoltarea copiilor:

🚲 La un interval de 4 ore după ce au ajuns la școală, nivelurile de concentrare ale copiilor care vin la școală pe jos sau cu bicicleta sunt cu 8% mai mari decât ale copiilor care sunt aduși cu mașina.

Absenteism:

- 🚲 Angajații care vin cu bicicleta la muncă în mod regulat au în medie cu 1,3 mai puține zile de concediu medical anual.
- 🚲 Aceasta presupune economii anuale de aproape 5 miliarde EUR pentru angajatorii din întreaga UE.
- 🚲 Această sumă corespunde aproximativ costurilor directe și indirecte ale concediilor medicale pentru economia austriacă.

10.5. Beneficiile sociale și satisfacția vieții

Calitatea timpului:

🚲 Potrivit studiilor realizate în Londra, Montreal, SUA și Columbia, bicicliștii navetiști sunt cei mai satisfăcuți sau printre cei mai satisfăcuți de deplasările lor până la locul de muncă.

Spațiul public:

- 🚲 Bicicleta este foarte eficientă din punct de vedere spațial: timp de o oră, de 7 ori mai multe biciclete decât mașini pot traversa un spațiu de 3,5 m într-un mediu urban.
- 🚲 Pe un singur loc de parcare pentru mașini pot încăpea până la 15 biciclete.

Egalitatea:

- 🚲 Cheltuielile anuale pentru deținerea și utilizarea unei biciclete se ridică doar la aproximativ 5% sau 10% (în cazul bicicletelor electrice) din cheltuielile pentru deținerea și utilizarea unei mașini. Fiind o opțiune ieftină de transport, deplasarea cu bicicleta poate contribui la îmbunătățirea accesibilității categoriilor sociale defavorizate la locurile de muncă și a participării acestora la viața socială.
- 🚲 În Statele Unite, este de două ori mai probabil ca gospodăriile cu cel mai mic venit (americani care câștigă mai puțin de 20 000 USD pe an) să se bazeze pe biciclete pentru a-și îndeplini necesitățile generale de transport, cum ar fi deplasarea la muncă, comparativ cu restul populației.

Egalitatea de gen:

🚲 Potrivit cercetărilor, femeile tind să beneficieze mai mult de nivelurile mai înalte de deplasare cu bicicleta. Spre exemplu, ținând cont de faptul că acestea încă se mai ocupă de marea parte a mobilității copiilor și vârstnicilor din familie, femeile câștigă mai mult timp liber dacă copiii și vârstnicii se pot deplasa singuri cu bicicleta, fără a fi nevoie să vină după ei cu mașina.

Conectivitatea socială:

🚲 Deplasarea cu bicicleta este o activitate socială. Prin reunirea oamenilor și conectarea cartierelor, deplasarea cu bicicleta oferă potențial pentru interacțiuni sociale îmbunătățite și mai multe schimburi între cartiere. Aceasta poate stabili o legătură între oamenii din diferite medii și clase sociale, îmbunătățind astfel coeziunea societății.

Accesibilitatea:

- 🚲 Deplasarea cu bicicleta sporește nivelul de accesibilitate nu doar spre locul de muncă, ci și spre locurile de schimb social și cultural.
 - 🚲 În ultimii ani, cursurile de ciclism organizate pentru refugiați au constituit o poveste de succes în mai multe țări din UE, printre care Suedia, Germania, Țările de Jos sau Finlanda. Adesea gestionate de către organizațiile membre ECF, aceste inițiative le oferă refugiaților și mai ales femeilor posibilitatea de a participa mai activ în cadrul societății, oferindu-le acces ușor la facilități relevante.
-

11. Bibliografie

Principalele acte legislative:

1. Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european plus, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, și de instituire a unor norme financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil și migrație, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului pentru managementul frontierelor și vize COM/2018/375 final – 2018/0196 (COD).
2. Propunere de Regulament al Parlamentului European al Consiliului privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune COM/2018/372 final – 2018/0197 (COD).

Acorduri de parteneriat și programe operaționale:

1. Programul operațional regional integrat al Slovaciei pentru anii 2014-2020.
2. Programul operațional al Andaluziei pentru anii 2014-2020.
3. Programul operațional al Burgundiei pentru anii 2014-2020.
4. Programul operațional al Burgundiei pentru anii 2014-2020.
5. Programul operațional al Lombardiei pentru anii 2014-2020.
6. Programul operațional al Lorenei pentru anii 2014-2020.
7. Programul operațional al Mecklenburg – Pomerania Inferioară pentru anii 2014-2020.
8. Programul operațional al Toscanei pentru anii 2014-2020.
9. Acordul de parteneriat al României pentru anii 2014-2020.
10. Acordul de parteneriat al Croației pentru anii 2014-2020.
11. Acordul de parteneriat al Cehiei pentru anii 2014-2020.
12. Acordul de parteneriat al Franței pentru anii 2014-2020.
13. Acordul de parteneriat al Lituaniei pentru anii 2014-2020.
14. Acordul de parteneriat al Poloniei pentru anii 2014-2020.
15. Acordul de parteneriat al Slovaciei pentru anii 2014-2020.
16. Acordul de parteneriat al Spaniei pentru anii 2014-2020.

Documente specifice țărilor:

1. Semestrul european 2020: Raportul de țară privind România.
2. Semestrul european 2020: Recomandări specifice fiecărei țări – România.
3. Planul național în domeniul energiei și schimbărilor climatice – România.

Alte resurse relevante:

1. Handbook on the external costs of transport (Manual pentru estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor), Comisia Europeană, ianuarie 2019.
2. The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe (Beneficiile deplasării cu bicicleta. Deblocarea potențialului lor pentru Europa), ECF, decembrie 2018.
3. *Cycling for Growth Using European Funds (Deplasarea cu bicicleta pentru dezvoltare folosind fonduri europene)*, ECF, decembrie 2014.
4. Buekers J., Dons E., Elen B., Int Panis L., Health impact model for modal shift from car use to cycling or walking in Flanders: Application to two bicycle highways (Model de impact asupra sănătății pentru tranziția modală de la utilizarea mașinii la deplasarea cu bicicleta sau mersul pe jos în Flandra: Aplicare pe două autostrăzi pentru biciclete), Journal of Transport & Health.

5. Dossier de presse véloroutes et voies vertes. Devenir la Région leader sur le tourisme à vélo, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Juin 2017.
 6. European Bicycle Market: Size, Trends, Share, Growth Drivers, Restraints, SWOT Analysis, Demand, Trade Data & Regional Outlook With COVID-19 Impact | Forecast Period 2017-2030 (Piața europeană a bicicletelor: dimensiune, tendințe, cotă, factori de creștere, restricții, analiză SWOT, cerere, date comerciale și perspective regionale cu impactul COVID-19 | Perioada de prognoză 2017-2030), Goldstein Market Intelligence, ed. 2020.
 7. Fabian Küster, Maya Watson: Cycling Underrepresented in EU Member States' Final National Energy and Climate Plans (Subreprezentarea deplasării cu bicicleta în Planurile naționale finale în domeniul energiei și schimbărilor climatice ale statelor membre ale UE). ECF, octombrie 2020.
-

Federația Europeană a Bicicliștilor asbl

Mundo Madou
Avenue des Arts 7-8
1210 Brussels
office@ecf.com

