



Sbloccare i Fondi UE per Investire nella Ciclabilità

UNA GUIDA AI DOCUMENTI DI PROGRAMMAZIONE 2021-2027 - ITALIA



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



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

www.ecf.com



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

La European Cyclists' Federation (Federazione Europea dei Ciclisti) è l'organizzazione ombrello per le associazioni nazionali per la ciclabilità (organizzazioni che promuovono l'utilizzo della bicicletta nel contesto della mobilità) di tutta Europa. Con 69 membri in più di 40 Paesi, la European Cyclists' Federation (ECF) riunisce le associazioni di ciclisti dando loro una voce a livello europeo e internazionale. Il nostro obiettivo è quello di fare usare la bicicletta come mezzo di trasporto a più persone e più spesso, e lo perseguiamo influenzando le politiche e i budget in favore di più ciclabilità.

Pubblicato da

European Cyclists' Federation
Avenue des Arts 7
1000 Brussels, Belgium
office@ecf.com

Autori

Fabian Küster, Senior Policy Officer
Magdalena Kolczyńska, Policy Intern

@European Cyclists' Federation, Novembre 2020

1. PREMESSA	5
2. IN SINTESI	6
3. L'IMPORTANZA DELLA BICICLETTA PER LA NUOVA PROSPETTIVA DI BILANCIO 2021–2027	7
3.1. Le priorità per il nuovo bilancio	7
3.2. Programmi di Finanziamento UE 2021- 2027	8
3.3. The Recovery and Resilience Facility	10
4. BENEFICI GENERICI DAGLI INVESTIMENTI IN AMBITO CICLISTICO	11
5. VALUTAZIONE SPECIFICA PER PAESE: ITALIA	13
5.1. Semestre Europeo 2020 Relazioni Per Paese	13
5.2. Semestre Europeo 2020-Raccomandazioni specifiche per paese	15
5.3. Piani Nazionali per l'Energia e il Clima	16
6. DAL REGOLAMENTO DELL'UE AGLI INVESTIMENTI SPECIFICI: LE BASI	17
6.1. Revisione dei regolamenti UE pertinenti	17
6.2. Overview of programming documents	19
6.3. Esigenze di Investimento	22
6.4. Documenti di Programmazione e Strategie Nazionali per la ciclabilità	22
7. BUONE PRATICHE E GRANDI ISPIRAZIONI	24
7.1. Trasporto Urbano: Infrastrutture Ciclistiche Di Valencia (Spagna)	24
7.2. Rete Provinciale di Itinerari Turistici: Velo Małopolska (Polonia)	28
7.3. Collegamenti Peri-Urbani: Fietssnelwegen (Belgio)	30
8. BUONE PRATICHE E GRANDI ISPIRAZIONI	33
8.1. Documenti di Programmazione e strategie nazionali per la ciclabilità	33
8.2. Programmi Operativi/ Programmi di Sviluppo Rurale	36
9. INVITO ALL'AZIONE	40
10. ANNESSO: BENEFICI DETTAGLIATI PER GLI INVESTIMENTI NELLA CICLABILITÀ IN EUROPA	42
10.1. Economia	42
10.2. Tecnologia	43
10.3. Ambiente E Risorse	44
10.4. Salute	44
10.5. Benefici Sociali E Qualità di Vita	45
11. BIBLIOGRAFIA	47



**More
and better
cycling for all**

1. Premessa

Caro Lettore,

Questo è un momento cruciale per il futuro delle regioni europee. Con la fine dell'attuale periodo finanziario 2014-2020, è necessaria una nuova visione della politica regionale. Dobbiamo rispondere a queste domande: in quali città, paesi e villaggi vogliamo vivere? Come vogliamo salvaguardare la sicurezza e il benessere dei nostri cittadini? Come possiamo garantire che gli audaci investimenti delineati oggi portino i maggiori benefici economici e sociali possibili? Queste non sono mai state domande semplici, ma oggi la risposta è ancora più difficile. La pandemia del COVID-19, che ha scosso il mondo intero, ci ha posto di fronte a sfide completamente nuove. La salute e la sicurezza dei nostri cittadini sono diventate una priorità assoluta.

Inoltre, la necessità di adattare i nostri investimenti alle esigenze del Green Deal pone ulteriori sfide. L'Unione Europea mira a raggiungere la neutralità climatica al più tardi entro il 2050. Si tratta indubbiamente di un obiettivo molto ambizioso e l'UE ha sbloccato risorse finanziarie senza precedenti per aiutarci a raggiungerlo. Dobbiamo essere tutti pronti a cogliere questa opportunità.

Tenendo presente l'esperienza di molte regioni europee, crediamo che una politica ciclistica ambiziosa sia la migliore risposta ad entrambe queste sfide: la salute pubblica e la protezione del clima. Un maggior numero di persone che percorrono le strade delle nostre regioni in bicicletta significa minori emissioni di gas serra, minori livelli di rumore e una migliore qualità dell'aria, ma anche una maggiore attività fisica per i cittadini, una migliore salute e, cosa particolarmente importante nelle attuali circostanze, un rischio molto più basso di infezione durante il pendolarismo rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Nel quadro finanziario pluriennale (QFP) 2007-2013 sono stati stanziati circa 700 milioni di euro per la bicicletta. Questo è stato solo l'1% della spesa totale dell'UE per le misure di trasporto durante quel periodo. Durante il QFP 2014-2020, l'UE ha investito quasi il triplo di questo importo,

circa 2 miliardi di euro, in progetti per gli spostamenti a piedi e in bicicletta. Per quanto questo aumento sia un grande passo, esso rappresenta ancora solo una piccola parte del budget totale per i trasporti. Ecco perché vogliamo che questo numero triplichi nuovamente e siano sbloccati investimenti per 6 miliardi di euro nel prossimo QFP 2021-2027.

Tuttavia, per raggiungere questo obiettivo abbiamo bisogno della vostra collaborazione attiva. Vi incoraggiamo quindi a includere obiettivi a favore della ciclabilità nei documenti di programmazione del nuovo Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e del Fondo di coesione. In questa guida troverete le informazioni sui vantaggi degli investimenti ciclistici per l'Italia e tutte le conoscenze necessarie per inserirli nell'accordo di partenariato tra l'Italia e l'UE e nei programmi operativi specifici per le vostre regioni.

Oggi avete il potere di decidere la forma futura delle vostre regioni e dell'Europa. Ci auguriamo che questa guida vi aiuti a prendere decisioni di investimento vantaggiose.

Cordiali saluti



Jill Warren

ECF co-CEO



Morten Kabell

ECF co-CEO

2. In sintesi

L'obiettivo finale di questa Guida è quello di sostenere le autorità responsabili per la redazione dei documenti di programmazione e i cittadini interessati a uno sviluppo dinamico e sostenibile delle loro regioni, nel loro cammino verso l'ottenimento di consistenti finanziamenti europei per investimenti ciclistici eccellenti e vantaggiosi.

Il 2021 segna l'inizio di un nuovo periodo finanziario lungo 7 anni nell'Unione Europea, chiamato Quadro Finanziario Pluriennale (QFP). Dopo la crisi senza precedenti del COVID-19, l'UE si concentra sulla ripresa economica senza perdere di vista la necessità di proteggere la salute dei cittadini e di perseguire gli ambiziosi obiettivi del Green Deal. Il nuovo QFP 2021-2027 e i regolamenti relativi ai Fondi strutturali e di investimento europei si basano proprio su questi principi.

ECF ritiene che investimenti audaci e visionari nel trasporto ciclistico e nel turismo siano il modo migliore per raggiungere i suddetti obiettivi e innescare una crescita economica dinamica delle regioni, nel rispetto dell'ambiente naturale e della salute e del benessere dei cittadini. Questa convinzione si basa su molti anni di esperienza sul campo, su dati economici concreti e su ricerche scientifiche sui benefici per la salute e l'ambiente della mobilità attiva e sostenibile. Per confermare pienamente questa tesi, il Capitolo 3 delinea l'importanza della ciclabilità nella nuova prospettiva di bilancio e il Capitolo 4 esaminerà i benefici generali degli investimenti legati alla bicicletta. Il capitolo 5 discuterà l'importanza della ciclabilità per l'attuazione delle raccomandazioni specifiche per paese della Commissione Europea e per l'adempimento degli obblighi dei Piani nazionali per il clima e l'energia, e mostrerà un'analisi dei costi esterni del trasporto motorizzato come presentato nei rapporti nazionali del semestre europeo 2020. Il capitolo 6 descrive come i regolamenti UE si traducono in investimenti specifici.

Il Capitolo 7 fornirà una raccolta di investimenti particolari finanziati attraverso il FESR e infine, nel capitolo 8 presenteremo una selezione di disposizioni e di buone pratiche incluse nei documenti di programmazione dei paesi europei che sono riusciti ad ottenere importi significativi di fondi europei per gli investimenti nel settore ciclistico nel periodo finanziario 2014-2020. Le formulazioni esemplari degli obiettivi a favore della ciclabilità inclusi nei documenti di programmazione di successo possono essere utilizzati direttamente o possono servire come fonte di ispirazione per progetti e obiettivi ancora più audaci.



3. L'importanza della bicicletta per la nuova prospettiva di bilancio 2021-2027

3.1. Le priorità per il nuovo bilancio

Il bilancio UE 2021-2027 è stato oggetto di accese controversie tra i responsabili politici europei. Sono stati discussi l'importo, le fonti di finanziamento e la ripartizione dei fondi tra i vari programmi dell'UE. Solo due principi sono rimasti indiscussi: la nuova politica finanziaria dell'UE deve sia affrontare sfide sanitarie ed economiche senza precedenti causate dalla pandemia COVID-19 sia contribuire a rendere l'Unione Europea un leader nella trasformazione responsabile e sostenibile, in modo da poter raggiungere gli ambiziosi obiettivi dell'European Green Deal.

Per raggiungere questi obiettivi, è stato deciso che almeno il 30% del budget dell'UE deve essere destinato alle politiche climatiche. Inoltre, saranno favoriti i progetti che miglioreranno la salute dei cittadini europei e li proteggeranno dalla diffusione del virus COVID-19. Questi sono criteri chiave che devono essere presi in considerazione da tutti gli Stati membri che vogliono beneficiare pienamente di un nuovo accordo sul budget.

La ciclabilità è una soluzione perfetta per entrambe queste preoccupazioni. In primo luogo, è l'unico mezzo di trasporto in cui gli investimenti possono essere registrati al 100% a sostegno sia del cambiamento climatico che degli obiettivi ambientali.¹ Si tratta di due indicatori che permettono alla Commissione europea di monitorare se le soglie necessarie, ovvero un minimo di almeno 30% di investimenti per la protezione del clima, sono rispettate dai beneficiari. In altre parole: investimenti significativi dell'UE nel settore ciclistico consentono ai Paesi e alle regioni di raggiungere soglie di spesa rispettose dell'ambiente e del clima, lasciando il resto del denaro per altri progetti vitali al di fuori di queste aree politiche.

Inoltre, la bicicletta è uno dei mezzi di trasporto più sicuri durante la pandemia COVID-19. Mantiene la gente quasi automaticamente alla distanza fisica minima raccomandata dai virologi. Inoltre, ha un'eccellente esperienza nella prevenzione delle malattie fisiche e mentali,² le quali sono solite a peggiorare durante periodi di ripetuti blocchi, restrizioni sociali e isolamento.

¹ Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo e migrazione, al Fondo per la Sicurezza interna e allo Strumento per la gestione delle frontiere e i visti. Reperibile da: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A375%3AFIN>

² N. Panozzo, Keep Cycling during the Coronavirus Outbreak, March 27th, 2020, reperibile da: <https://ecf.com/news-and-events/news/keep-cycling-during-coronavirus-outbreak>

COVID-19 E LA POLITICA DEI TRASPORTI

La pandemia ha cambiato drasticamente i modelli di mobilità. Alcuni di questi cambiamenti sono temporanei, ma altri avranno effetti a lungo termine e plasmeranno il futuro del trasporto urbano, creando la “nuova normalità”. Indubbiamente, le regioni europee devono reagire a questa rivoluzione e influenzarne lo sviluppo agendo rapidamente per rafforzare le tendenze positive emergenti (come la calma del traffico motorizzato ridotto e l'aumento dell'interesse per la mobilità attiva, compresa la bicicletta) e mitigare quelle negative (ad esempio la perdita di mezzi di trasporto pubblico).

Molte città europee hanno già raccolto questa sfida. Ben un terzo delle capitali europee, tra cui Bruxelles, Roma e Berlino, hanno deciso di chiudere tratti stradali al traffico automobilistico o di riallocare gli spazi stradali per creare piste ciclabili temporanee. Dall'inizio della pandemia, a marzo 2020, sono stati annunciati in tutta Europa oltre 2.300 km di nuove piste ciclabili pop-up e altre misure a favore della ciclabilità, impegnando nuovi investimenti per oltre 1 miliardo di euro.³ Questo dimostra quanto sia urgente per le città europee investire nella mobilità attiva e sostenibile.

I programmi di mobilità devono essere ripensati per il nostro futuro alla luce del COVID-19 e la soluzione duratura deve essere elaborata per rispondere ai grandi cambiamenti dell'ambiente di lavoro, della mobilità scolastica, della logistica urbana e delle scelte modali. Sia gli Stati che le regioni dovrebbero concentrare i loro sforzi nel mantenere aggiornati i documenti sulle strategie di trasporto, come l'analisi della domanda, le previsioni di traffico, i piani di mobilità urbana sostenibile e le strategie per la mobilità ciclistica, e nel considerare come i finanziamenti del FESR possano sostenere l'attuazione delle loro nuove politiche di trasporto, che si adegueranno alle trasformazioni in corso.

3.2. Programmi di finanziamento UE 2021- 2027

Questa guida si concentra principalmente sull'ottenimento di fondi dal FESR e dal Fondo di coesione per investire nella bicicletta. Tuttavia, queste non sono le uniche fonti di finanziamento che possono essere utilizzate per lo sviluppo di infrastrutture di trasporto a emissioni zero nelle regioni. Di seguito presentiamo la ripartizione proposta delle risorse dell'UE per il periodo finanziario 2021-2027. Abbiamo selezionato i programmi che, a nostro avviso, possono essere utilizzati per ottenere fondi per i progetti in relazione alla bicicletta. Si prega di notare che questi numeri possono ancora cambiare, in quanto il processo legislativo per l'adozione del nuovo bilancio dell'UE non si è ancora concluso.

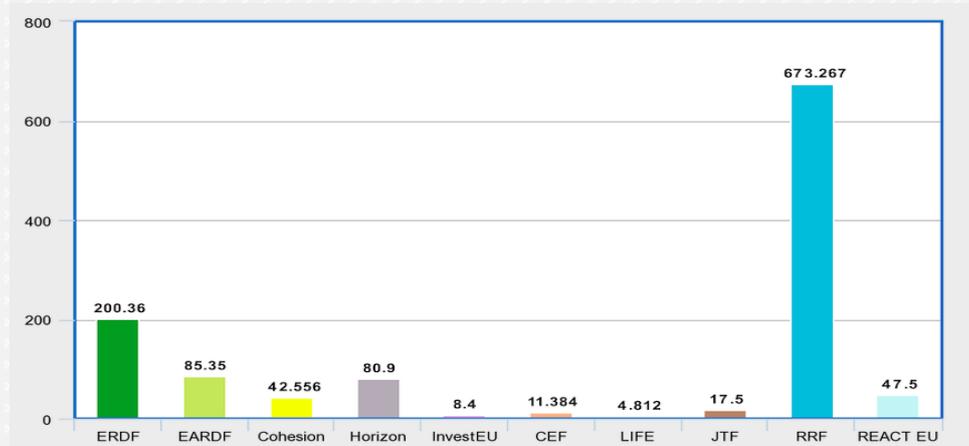


Grafico 1: Budget Programmi UE selezionati a confronto.

³ COVID-19 Cycling Measures Tracker, ECF, October 2020, available at: <https://ecf.com/dashboard>

Programme		Purpose	2018 prices (in million EUR)
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (ERDF)		Sviluppo e adeguamento strutturale delle economie regionali.	200.360
Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale		Vitalità e viabilità economica delle comunità rurali.	85.350
Fondo di Coesione (Cohesion)		Ridurre le disparità economiche e sociali tra i paesi dell'UE e promuovere lo sviluppo sostenibile.	42.556
Dei quali contributi a Connecting Europe Facility - Trasporti			10.000
Orizzonte Europa (Horizon)		Ricerca ed innovazione.	80.900
Fondo InvestEU		Infrastrutture sostenibili; Ricerca, innovazione e digitalizzazione; Piccole e medie imprese; Investimenti sociali e competenze Investimenti strategici europei.	8.400
Connecting Europe Facility - Transport (CEF)		Investimenti per la costruzione di nuove infrastrutture di trasporto in Europa lungo la TEN-T (Trans-European Network - Transport) o per il ripristino e il potenziamento di quella esistente.	11.384
LIFE		Ambiente e azione climatica.	4.812
Fondo per una Transizione Giusta (JTF)		Sostegno alle regioni dell'UE più colpite dalla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio.	17.500
Next Generation EU	Recovery and Resilience Facility	Sostegno ai paesi dell'UE per uscire dalla crisi economica.	673.267
	REACT EU	Risorse aggiuntive per il FESR, il Fondo sociale europeo e il Fondo europeo per l'aiuto agli indigenti.	47.500

Tabella 1: Budget dei programmi UE selezionati a confronto

Qualche parola sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale

Pochi paesi utilizzano attualmente il Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FEASR) come fonte di finanziamento per gli investimenti nel settore ciclistico. In realtà, può essere utilizzato per progetti di infrastrutture ciclabili di grandi dimensioni che si trovano in zone rurali o che attraversano zone rurali. Ad esempio, la Francia ha utilizzato il FEASR per costruire una rete di diverse centinaia di chilometri di piste ciclabili turistiche, che sono ora una fonte di reddito in crescita dinamica per l'agriturismo locale, la gastronomia e altri servizi di accompagnamento.⁴ Un ottimo esempio è la pista ciclabile dei Vigneti di Borgogna. I fondi del FEASR possono essere stanziati anche per la costruzione di parcheggi per biciclette nelle stazioni ferroviarie locali, per piste ciclabili sicure che colleghino i comuni suburbani con la metropoli, per piccoli itinerari turistici in aree naturalmente preziose, per percorsi mountain bike e molto altro ancora!

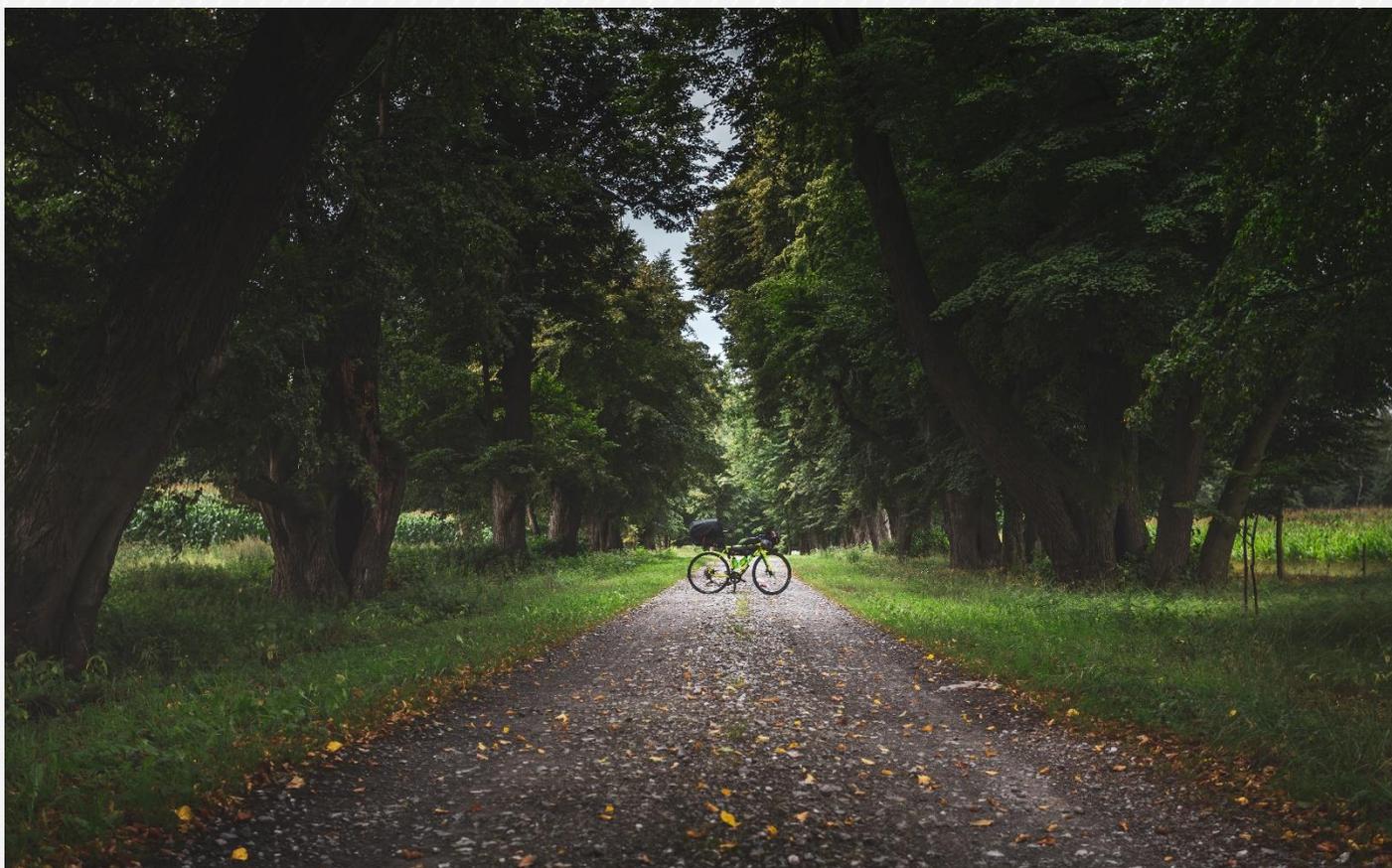
⁴ Programme Opérationnel FEDER-FSE Bourgogne 2014-2020, reperibile da: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2020/03/Programme_2014FR16M0OP014_7_1_fr.pdf

3.3. Recovery e Resilience Facility

750 miliardi di euro saranno assegnati agli Stati membri attraverso sovvenzioni e prestiti nella Next Generation EU per affrontare la crisi economica causata dalla crisi del Coronavirus. Il più grande fondo a sé stante è il Fondo per la ripresa e la resilienza con un budget di 672,5 miliardi di euro. Almeno il 37% di questi investimenti deve essere utilizzato per sostenere iniziative nel campo dell'azione climatica.

Il 17 settembre 2020 la Commissione Europea ha pubblicato una comunicazione e una guida agli Stati Membri su come spendere il denaro attraverso i piani di ripresa nazionali. Il 70% deve essere impegnato entro il 2022, il restante 30% entro la fine del 2023. Le bozze dei piani nazionali di ripresa e di resilienza possono essere presentate a partire dal 15 ottobre 2020 e i piani definitivi devono essere concordati con la Commissione Europea entro il 30 aprile 2021.

La Commissione europea non stabilisce obiettivi specifici per il settore. Tuttavia, la comunicazione elenca 7 "aree principali" (flagship projects), tra cui quello sulla "ricarica e il rifornimento". La ciclabilità non è stata esplicitamente menzionata, ma potrebbe rientrare nel quadro più ampio della "mobilità sostenibile e intelligente".⁵



⁵ "Investing in sustainable mobility can also strongly support the recovery. Measures addressing transport can bring significant greenhouse gas emission reductions and improvements to air quality, while fostering productivity growth. In designing their national recovery and resilience plans, Member States should consider such measures as investing in public transport and in infrastructure that supports the shift towards more sustainable and smart mobility, including seamless and efficient European multimodal networks as well as upgrading Trans-European Transport Network networks for passengers and freight. ...], in: COM(2020) 575 final The Communication on "Un Traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa: Investire in un future a impatto climatico zero nell'interesse dei cittadini" COM(2020) 562 finale presenta un riferimento specifico alla ciclabilità

4. Benefici generici dagli investimenti in ambito ciclistico

Gli attuali livelli di utilizzo della bicicletta producono benefici per gli Stati Membri dell'UE pari a 150 miliardi di euro all'anno. Oltre 90 miliardi di euro di questi benefici sono esternalità positive per l'ambiente, la salute pubblica e il sistema di mobilità. A riguardo, un recente studio della Commissione Europea ha stimato le esternalità negative, ovvero i costi per l'ambiente, la salute e la mobilità, del trasporto stradale motorizzato a 800 miliardi di euro all'anno.⁶ Anche gli investimenti in progetti ciclistici hanno un rapporto costi-benefici molto vantaggioso e un ottimo rapporto qualità-prezzo. Circa 650.000 posti di lavoro sono associati della bicicletta.⁷

IN POCHE PAROLE



150.000.000.000

I contributi annuali della ciclabilità all'economia europea (in Euro)



5,5%

Crescita annuale attesa del mercato della bici fino al 2022



650.000

Lavori in Europa che sono attualmente associati all'economia della bici



50%

Aumento dell'uso della bici raccomandato entro il 2030

I benefici della bicicletta non appaiono solo in campi specifici e isolati come i trasporti o la politica ambientale, ma anche in molti altri settori in cui l'UE ha competenze, come la politica industriale, l'occupazione, il turismo, la salute pubblica e gli affari sociali. La maggior parte dei Paesi europei ha ancora un grande potenziale per raggiungere livelli più elevati di mobilità ciclistica. Per aumentare il numero di persone che vanno in bicicletta e diminuire le esternalità negative del trasporto motorizzato su strada, abbiamo bisogno non solo di un quadro politico europeo integrato, ma anche di finanziamenti adeguati.

Di seguito sono presentati i benefici finanziari aggregati derivanti dall'uso della bicicletta per tutti gli Stati membri dell'UE, Italia compresa. I dettagli completi sono riportati in allegato alla fine della guida.

⁶ Handbook on the external costs of transport, European Commission, January 2019, available at: <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, ECF, December 2018, available at: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

Which benefits can we measure today?

Benefit	Estimated Value (billion euros)
CO2 emissions savings	0.6 – 5.6
Reduction of air pollution	0.435
Reduction of noise pollution	0.3
Fuel savings	4.0
Longer and healthier lives	73
Less sickness absence at the workplace	5
Bicycle market	13,2
Cycle tourism	44
Easing of road congestion	6,8
Saving on construction and maintenance costs for road infrastructure for motorised vehicles	2,9
Total annual benefits	150 - 155 bn euros

Tavola 2: (fonte: *The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe*⁸)

⁸ Ibid. p. 4.

5. Valutazione specifica per Paese: Italia

Sostanziali investimenti nel settore ciclistico non portano solo i benefici sopracitati. Sono anche un'eccellente risposta alle sfide specifiche che l'Italia si trova ad affrontare. Per mostrare come lo sviluppo della mobilità ciclistica possa contribuire ad affrontare i problemi economici e ambientali specifici dell'Italia, abbiamo analizzato tre importanti tipi di documenti:

 **Semestre Europeo 2020 Relazione per Paese-Italia**

 **Semestre Europeo 2020 Raccomandazioni specifiche al Paese-Italia**

 **Piano Nazionale per l'Energia e il Clima**

Gli obblighi e le raccomandazioni contenute in questi documenti hanno un impatto significativo sulla struttura della spesa dei fondi UE negli Stati membri.

IN POCHE PAROLE



23%

Delle emissioni di gas a effetto serra sono causati dal traffico stradale



6,8%

Del PIL italiano perso a causa dei costi nascosti del sistema trasporti



55%

Riduzione delle emissioni promessa per il 2030 nel Piano Nazionale per l'Energia e il Clima



35

Numero dei Piani per la Mobilità Sostenibile approvati a fine del 2019

5.1. Semestre europeo 2020 relazioni per Paese

Le relazioni annuali per paese, preparate dalla Commissione Europea (CE), coprono tutti i settori di importanza macroeconomica o sociale e fanno il punto della situazione di bilancio del Paese. Essi valutano i progressi compiuti da ciascun Paese dell'UE nell'affrontare le questioni individuate nelle raccomandazioni dell'UE dell'anno precedente. I rapporti nazionali contribuiscono anche al monitoraggio degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite.

Secondo la CE, il nuovo obiettivo della comunità europea - la sostenibilità competitiva - riflette pienamente l'ambizione del Green Deal e si basa su quattro dimensioni: sostenibilità ambientale, aumento della produttività, equità e stabilità macroeconomica. Un approccio che unisce queste quattro dimensioni permetterà di trovare soluzioni che garantiscano che l'economia funzioni per le

persone e per il pianeta. Le valutazioni presentate nei rapporti nazionali dovrebbero contribuire a garantire la traduzione di questi obiettivi in politiche concrete a livello di Stati membri.

Relazione per Paese – Italia

I seguenti problemi sono stati identificati dalla Commissione Europea come i principali ostacoli per uno sviluppo efficace e sostenibile dell'Italia:

- 🚲 Le riforme e gli investimenti nell'ambito della sostenibilità rappresentano un'opportunità per l'Italia. L'Italia è sulla buona strada per raggiungere gli obiettivi climatici ed energetici per il 2020, anche se sono necessari maggiori sforzi per obiettivi a più lungo termine. Le emissioni dei trasporti sono fortemente aumentate negli ultimi cinque anni e costituiscono una sfida fondamentale per raggiungere l'obiettivo del 2030. Inoltre, la qualità dell'aria, la mobilità sostenibile, l'adattamento al clima, la prevenzione dei rischi idrogeologici e sismici e la gestione dell'acqua e dei rifiuti rimangono sfide da affrontare.⁹
- 🚲 Ci sono tre procedure legali aperte contro l'Italia riguardanti l'inquinamento dell'aria. Si stima che il 3,3% della popolazione italiana (2 milioni di abitanti) viva in zone dove gli standard di qualità dell'aria dell'UE siano stati violati. Sono state sollevate preoccupazioni particolarmente gravi per i significativi impatti negativi sulla salute a causa dei livelli di polveri sottili; su una nota simile, è di notevole gravità in ambito sanitario (particolarmente in termini di anni di vita persi) l'impatto di altri indicatori (O3, NO2), al momento superiore alla media UE. L'inquinamento atmosferico colpisce anche le terre, le superfici di vegetazione e le acque, nel caso della Pianura Padana, il 2016 è stato l'anno che ha visto i numeri più elevati. La decarbonizzazione dei trasporti è fondamentale per ridurre le emissioni di gas serra. Si stima che il costo delle esternalità dei trasporti sia stato pari al 6,8% del PIL italiano nel 2016. Nel 2017 i trasporti hanno rappresentato il 23% di queste emissioni, a causa del traffico stradale (oltre l'80% dei viaggi vengono effettuati con l'auto privata) e per via di una combustione inefficiente.¹⁰

Le seguenti soluzioni sono state riconosciute dalla CE come strumenti efficaci per affrontare queste sfide:

- 🚲 Migliorare l'efficienza energetica nel settore dell'edilizia, promuovere il trasporto sostenibile, l'economia circolare nelle regioni in ritardo di sviluppo e la prevenzione dei rischi climatici è fondamentale per la transizione verde dell'Italia. Gli investimenti nell'efficienza energetica nel settore immobiliare (residenziale) sono necessari per raggiungere gli obiettivi in ambito climatico e ambientale. Gli investimenti nel trasporto sostenibile possono contribuire a ridurre le emissioni di gas serra e a migliorare la qualità dell'aria.¹¹
- 🚲 Esiste un potenziale per lo sviluppo della mobilità urbana sostenibile. L'Italia ha iniziato ad adottare piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS). La loro approvazione entro ottobre 2020 è un prerequisito per accedere ai fondi e ai prestiti nazionali. Alla fine del 2019 sono stati approvati 35 PUMS (con solo due città metropolitane - Bologna e Genova), questi 35 sono stati finalizzati ma non ancora approvati e altri 88 sono in fase di preparazione.¹²

CONSIGLI DA ECF

⁹ 2020 European Semester: Country Report – Italy, p. 6, reperibile da: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020SC0511&from=EN>

¹⁰ Ibid., p. 62

¹¹ Ibid., p. 60

¹² Ibid., p. 62

Ricordiamo che si può utilizzare l'analisi di cui sopra come parte di una diagnosi che dovrebbe essere inclusa nell'accordo di partenariato 2021-2027 con l'Unione Europea e che giustificherà il piano di investimenti. Vi incoraggiamo a tenere presente che le sfide evidenziate dalla Commissione Europea possono essere affrontate attraverso continui investimenti in progetti ciclistici.

5.2. Semestre Europeo 2020 – Raccomandazioni Specifiche per Paese

Sulla base delle relazioni per paese, la Commissione fornisce a ciascun paese una serie di Raccomandazioni Specifiche per Paese (RSP), che vengono poi approvate dal Consiglio europeo. Le RSP si concentrano su ciò che può essere realisticamente realizzato nei prossimi 12-18 mesi. In generale, le raccomandazioni adattano le priorità identificate a livello dell'UE al livello nazionale e forniscono una guida politica su misura per ogni paese dell'UE su come stimolare la crescita, allo stesso tempo mantenendo sane le finanze pubbliche.

Nelle RSP di quest'anno, la CE si è concentrata su due aree centrali. In primo luogo, ha sottolineato che gli Stati membri devono concentrarsi sulle misure per riavviare l'attività economica in modo sicuro. In secondo luogo, ha osservato che nel rilanciare l'economia, gli Stati membri dovrebbero concentrarsi su una strategia di ripresa che stabilisca il percorso per la transizione verde e digitale in linea con l'European Green Deal.

Le RSP sono documenti molto più concisi dei rapporti nazionali. Non forniscono ai loro destinatari un'analisi approfondita delle situazioni socioeconomiche. Al contrario, includono alcune linee guida generali, lasciando gli Stati relativamente liberi di scegliere i mezzi con cui attuarli.

Ciò non significa, tuttavia, che gli Stati possano ignorare le istruzioni della Commissione. Anzi, l'attuazione delle RSP è elencata come uno dei criteri principali per l'assegnazione dei fondi europei.

Raccomandazioni Specifiche per Paese– Italia

Nel 2020 la CE ha formulato le seguenti raccomandazioni per l'Italia:

- 🚲 L'Italia dovrebbe concentrare gli investimenti sulla transizione verde e digitale, in particolare sulla produzione e sull'uso pulito ed efficiente dell'energia, sulla ricerca e l'innovazione, sul trasporto pubblico sostenibile, sulla gestione dei rifiuti e delle acque, e sul rafforzamento delle infrastrutture digitali per garantire la fornitura di servizi essenziali (punto 3).¹³
- 🚲 Gli investimenti a sostegno della transizione verde saranno particolarmente importanti per sostenere la ripresa e aumentare la resilienza futura. (...) Gli investimenti in relazione al Green Deal sono fondamentali anche per ridurre l'impatto sulla salute umana dell'inquinamento atmosferico nelle città italiane, in particolare nel bacino del Po. Ad esempio, l'implementazione di iniziative di mobilità sostenibile, come il rinnovo degli autobus pubblici locali, rappresenta un esempio per affrontare sia la congestione che l'inquinamento atmosferico. (...) Affrontare le sfide ambientali e i cambiamenti climatici, come i rischi idrologici, la mobilità urbana sostenibile, l'efficienza energetica, l'economia circolare e la trasformazione industriale, rappresentano un'opportunità per migliorare la produttività evitando pratiche non sostenibili. Allo stesso tempo, investire in tali progetti può contribuire a creare posti di lavoro e a sostenere la ripresa post-crisi (considerando 21).¹⁴

¹³ Semestre Europeo 2020: Raccomandazioni per paese– Italia, reperibile da: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0512&from=EN>

¹⁴ Ibid.

Dalle raccomandazioni di cui sopra si evince che tutti i progetti che prevedono investimenti in infrastrutture ciclistiche dovrebbero essere più che benvenuti dalla CE, che ha il diritto di valutare i documenti di programmazione degli Stati membri per quanto riguarda l'assegnazione dei fondi dei programmi UE

5.3. Piani Nazionali per l'Energia e il Clima

Gli Stati membri hanno recentemente dovuto presentare i loro Piani nazionali per l'energia e il clima (PNEC), che saranno i documenti di riferimento fondamentali per l'attuazione delle politiche climatiche ed energetiche negli Stati membri, compresi gli elementi di rilevanza macroeconomica che saranno monitorati nel semestre europeo.

Il sistema si basa su un cosiddetto "processo iterativo" tra ogni Stato membro e la Commissione. Ciò significa che se la Commissione vede che un paese non si è impegnato a fornire contributi sufficientemente elevati nel suo PNEC finale (o nell'aggiornamento) per raggiungere gli obiettivi dell'UE, o se in un qualsiasi momento del iter un paese sta fuorviando, può emettere raccomandazioni allo Stato Membro e chiedere loro di tornare sulla buona strada.¹⁵

I PNEC finali sono stati presentati a fronte dell'obiettivo globale dell'UE per il 2030, in ambito energetico e climatico in cui si punta a ridurre le emissioni di CO₂ del 40% rispetto al 1990. Tuttavia, nell'ambito dell'European Green Deal, il 16 settembre 2020 la Commissione Europea ha annunciato di elevare il target di riduzione delle emissioni di gas serra per il 2030 da meno 40% a meno 55%. Questo obiettivo deve ancora essere confermato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dei Ministri, ma è molto probabile che gli Stati membri dovranno tornare a ridisegnare i loro NECP per adeguarsi ai nuovi obiettivi per il 2030. Questo comporta anche nuove opportunità per la ciclabilità.

Piano Nazionale per l'Energia e il Clima– Italia

Nel suo NECP, l'Italia ha assunto il seguente impegno legato alla ciclabilità:

- 🚲 Lanciare un programma per la mobilità alternativa che metta a disposizione degli strumenti per incoraggiare:
- lo sviluppo della mobilità per i ciclisti attraverso le piste ciclabili;
 - la promozione della mobilità condivisa (bike-sharing, auto e moto a basse o zero-emissioni);
 - l'integrazione tra servizi di mobilità sostenibile (per esempio, strutture di parcheggio per biciclette o servizi di bike-sharing o car-sharing in prossimità delle fermate dei mezzi pubblici) e parcheggi di interscambio.¹⁶

CONSIGLIO DI ECF

Tutti gli obiettivi stabiliti nel vostro NECP possono essere cofinanziati attraverso i fondi dell'UE. L'ECF consiglia di includere documenti tematici.

¹⁵ *Piani Nazionali per l'Energia e per il Clima (PNEC)*, Climate Action Network Europe, available at: <http://www.caneurope.org/national-energy-and-climate-plans-necps>

¹⁶ *Integrated National Energy and Climate Plan – Italy*, p. 188, available at: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/it_final_necp_main_en.pdf

6. Dal Regolamento UE agli investimenti specifici: le basi

Comprendere i vantaggi degli investimenti nella mobilità ciclistica e avere una visione coraggiosa della mobilità orientata al futuro per il proprio stato o la propria regione sono le chiavi del successo. Ma altrettanto importante è comprendere il processo e la capacità di tradurre questa visione nelle specifiche disposizioni dei vostri documenti di programmazione. Solo in questo modo potrete assicurarvi i fondi UE necessari per trasformare i vostri piani in realtà.

Di seguito descriviamo il processo a partire dai regolamenti dell'UE fino agli investimenti specifici. In primo luogo, presentiamo le informazioni più importanti sul nuovo FESR e sui regolamenti del Fondo di coesione. Poi, viene fornita una panoramica della struttura dei documenti di programmazione in cui gli Stati membri e le Regioni dichiarano come vogliono spendere le risorse dei fondi europei.

IN POCHE PAROLE



30%

Percentuale minima del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale che deve essere investito per il clima



2.041 miliardi

Stima dei fondi destinati alla ciclabilità nei programmi per il periodo 2014-2020 (in Euro)

6.1. Revisione dei regolamenti UE pertinenti

Regolamento recante disposizioni comuni:

Secondo la Commissione europea, la frammentazione delle norme che disciplinano i vari fondi UE attuata in partenariato con gli Stati membri ha complicato eccessivamente il lavoro delle autorità che gestiscono i programmi e ha scoraggiato le imprese e gli imprenditori dal richiedere diverse fonti di finanziamento UE.¹⁷ Ciò ha spinto la Commissione a sviluppare un quadro normativo comune che copra i più importanti fondi UE. Il nuovo regolamento si chiama Regolamento recante disposizioni comuni

¹⁷ Common Provisions Regulation for the European Regional Development Fund, the European Social Fund Plus, the Cohesion Fund, and the European Maritime and Fisheries Fund and financial rules for those and for the Asylum and Migration Fund, the Internal Security Fund and the Border Management and Visa Instrument. Legislative Train Schedule, available at: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-new-boost-for-jobs-growth-and-investment/file-mff-common-provisions-regulation>

(RDC) per il FESR, il Fondo sociale europeo+, il Fondo di coesione, il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, il Fondo per l'asilo e la migrazione, il Fondo per la sicurezza interna, lo strumento per la gestione delle frontiere e i visti.

Ciò che è particolarmente importante è che la RDC stabilisce il coefficiente per il calcolo del sostegno per gli obiettivi nell'ambito del cambiamento climatico e dell'ambiente. Gli investimenti ciclistici rientrano al 100% in questi obiettivi. I coefficienti sono utilizzati dalla CE per monitorare i progressi degli Stati membri verso l'adempimento degli obblighi del Green Deal.

Regolamento per il FESR e il Fondo di Coesione:

Il nuovo regolamento del FESR e del Fondo di Coesione stabilisce che almeno il 30% del FESR e il 37% del Fondo di coesione devono essere destinati agli obiettivi climatici.

Inoltre, il Regolamento stabilisce cinque nuovi obiettivi politici (OP) per le risorse del FESR:

- 🚲 un'Europa più intelligente attraverso l'innovazione, la digitalizzazione, le trasformazioni industriali e il sostegno alle piccole e medie imprese (OP 1), che comprenda:
 - (i) potenziare le capacità di ricerca e di innovazione e l'adozione di tecnologie avanzate;
 - (ii) raccogliere i benefici della digitalizzazione per i cittadini, le imprese e i governi;
 - (iii) rafforzare la crescita e la competitività delle PMI e
 - (iv) sviluppare competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità;
- 🚲 un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio, investendo nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro il cambiamento climatico (OP 2), che comprenda:
 - (i) promuovere misure di efficienza energetica;
 - (ii) promuovere le energie rinnovabili;
 - (iii) sviluppare sistemi energetici intelligenti, reti e stoccaggio di energia a livello locale;
 - (iv) promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione dei rischi e la resilienza alle catastrofi;
 - (v) promuovere la gestione sostenibile delle risorse idriche;
 - (vi) promuovere la transizione verso un'economia circolare;
 - (vii) potenziare la biodiversità, le infrastrutture verdi nell'ambiente urbano e ridurre l'inquinamento;
- 🚲 un'Europa più connessa con le reti di trasporto strategico e di comunicazione digitale (OP 3), che comprenda:
 - (i) migliorare la connettività digitale;
 - (ii) sviluppare una TEN-T sostenibile, resistente al clima, intelligente, sicura e intermodale;
 - (iii) sviluppare una mobilità regionale e locale nazionale sostenibile, resistente al clima, intelligente e intermodale, compreso un migliore accesso alle TEN-T e alla mobilità transfrontaliera;
 - (iv) promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile;
- 🚲 un'Europa più sociale, che sosterrà posti di lavoro di qualità, istruzione, competenze, inclusione sociale e parità di accesso all'assistenza sanitaria (OP 4), che comprenda:
 - (i) migliorare l'efficacia dei mercati del lavoro e l'accesso a un'occupazione di qualità attraverso lo sviluppo dell'innovazione sociale e delle infrastrutture;
 - (ii) migliorare l'accesso a servizi inclusivi e di qualità nell'istruzione, nella formazione e nell'apprendimento permanente attraverso lo sviluppo di infrastrutture;
 - (iii) aumentare l'integrazione socioeconomica delle comunità emarginate, dei migranti e dei gruppi svantaggiati, attraverso misure integrative che comprendano l'alloggio e i servizi sociali;
 - (iv) garantire la parità di accesso all'assistenza sanitaria attraverso lo sviluppo di infrastrutture, comprese le cure primarie;

🚲 e un'Europa più vicina ai cittadini, che sosterrà le strategie di sviluppo locale e lo sviluppo urbano sostenibile in tutta l'Unione Europea (OP 5), che comprenda:

- (i) promuovere lo sviluppo integrato sociale, economico e ambientale, il patrimonio culturale e la sicurezza nelle aree urbane;
- (ii) promuovere lo sviluppo locale integrato sociale, economico e ambientale, il patrimonio culturale e la sicurezza, anche per le zone rurali e costiere, anche attraverso lo sviluppo locale guidato dalle comunità locali.

Secondo il Regolamento, gli Stati membri devono assegnare tra il 35% e l'85% (a seconda del livello del reddito nazionale lordo) delle loro risorse totali del FESR nell'ambito delle priorità diverse dall'assistenza tecnica degli OP 1 e 2, e almeno il 30-60% agli OP 1. Pertanto, è chiaro che includere la richiesta di fondi per l'investimento previsto nell'ambito in una di queste priorità crea una migliore opportunità di ottenere i finanziamenti necessari.

Mentre la Commissione europea ha proposto di includere gli investimenti per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile nell'ambito del OP 3, il Parlamento europeo e il Consiglio Europeo hanno entrambi presentato un emendamento in base al quale questo sotto-obiettivo dovrebbe essere spostato all'OP 2. Ciò potrebbe comportare un notevole aumento degli investimenti in questo settore. Nelle prossime settimane dovremmo scoprire se questo emendamento sarà adottato.

Vale anche la pena di menzionare che l'allegato I del regolamento del FESR include le infrastrutture ciclistiche dedicate sostenute come uno degli indicatori di output e il numero di utenti annuali di infrastrutture ciclistiche dedicate come indicatore di risultato per il FESR.¹⁸

6.2. Panoramica dei documenti di programmazione

Tra tutti i documenti di programmazione, l'Accordo di Partenariato è il più importante. Gli Accordi di Partenariato (AP) sono negoziati e firmati dalla Commissione europea e gli Stati membri dell'UE. Si tratta di piani strategici che delineano gli obiettivi e le priorità di investimento di ciascun Paese e che stabiliscono l'utilizzo dei finanziamenti nell'ambito dei cinque Fondi strutturali e di investimento europei.

Sulla base di questi Accordi di Partenariato tra la Commissione europea e ogni Stato membro, i ministeri o le regioni lavorano su programmi operativi. Si tratta di piani dettagliati in cui i responsabili delle decisioni stabiliscono come verranno spesi i fondi europei durante il periodo di programmazione. Possono essere elaborati per una regione specifica o per un obiettivo tematico nazionale (ad esempio, l'ambiente). Per l'obiettivo della cooperazione territoriale europea vengono elaborati programmi operativi transfrontalieri o interregionali. In altre parole, i programmi operativi suddividono gli obiettivi strategici generali concordati nell'Accordo di Partenariato in priorità d'investimento, obiettivi specifici e azioni concrete. L'equivalente dei programmi operativi per il Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale sono programmi di sviluppo rurale.

Il grafico sottostante illustra questo processo per un esempio del FESR:

¹⁸ Proposta per un Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e al Fondo di coesione (COM(2018) 372 final), Annex, available at: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8d2f7140-6375-11e8-ab9c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF

Il Regolamento per il Fondo europeo di sviluppo regionale

Un atto giuridico che contiene le condizioni e stabilisce gli obiettivi del sostegno finanziario per lo sviluppo e l'adeguamento strutturale delle economie regionali.



27 Accordi di Partenariato

I contratti finanziari di ogni Stato membro con l'Unione Europea.



200+ Programmi operativi/ Sviluppo rurale

La traduzione degli obiettivi generali stabiliti nell'accordo di partenariato in politiche tematiche o regionali specifiche. La decisione sul numero e sul tipo di programmi viene presa da ciascuno Stato Membro.



Migliaia di Bandi per Progetti

Richieste di appaltatori per l'attuazione degli obiettivi dei programmi operativi o di sviluppo rurale.

FONDI EUROPEI DISPONIBILI PER LA BICICLETTA NELLE PROSPETTIVE FINANZIARIE 2014-2020

Nel grafico sottostante si può vedere l'ammontare approssimativo dei finanziamenti UE disponibili per la mobilità ciclistica in ogni Stato membro nell'edizione 2014-2020 del bilancio UE, secondo l'analisi dell'ECF di oltre 200 programmi operativi. Quest'analisi mostra anche che i riferimenti espliciti agli obiettivi ciclistici nei documenti di programmazione sono la migliore garanzia per assicurare le risorse necessarie per gli investimenti legati alla ciclabilità.

Country	Estimated amount of funding available (€ million) based on:			Total
	Explicit references	Implicit references	Indirect references	
Austria	0.0	2.6	0.0	2.6
Belgium	11.4	0.0	0.0	11.4
Bulgaria	40.0	85.7	4.6	130.3
Croatia	0.0	30.0	0.0	30.0
Cyprus	0.0	7.0	0.0	7.0
Czech Republic	20.0	0.0	5.0	25.0
Denmark	0.0	0.0	0.0	0.0
Estonia	20.0	0.0	0.0	20.0
Finland	0.0	6.0	0.0	6.0
France	196.8	25.2	22.3	244.4
Germany	123.4	6.2	1.8	131.4
Greece	5.5	18.7	7.0	31.2
Hungary	106.7	15.0	30.0	151.7
Ireland	0.0	1.0	0.0	1.0
Italy	44.5	12.0	31.5	88.0
Latvia	0.0	15.0	0.0	15.0
Lithuania	0.0	10.0	2.0	12.0
Luxembourg	2.5	0.0	0.0	2.5
Malta	0.0	3.2	0.0	3.2
Poland	403.7	0.0	0.0	403.7
Portugal	6.0	9.5	0.0	15.5
Romania	25.0	0.0	46.0	71.0
Slovakia	28.7	0.0	0.0	28.7
Slovenia	20.0	0.0	0.0	20.0
Spain	135.5	96.2	15.7	247.4
Sweden	8.0	0.2	0.0	8.2
The Netherlands	0.0	0.3	0.0	0.3
United Kingdom	16.7	5.3	1.9	23.8
Summary	1,324.8	408.1	308.3	2,041.2

Tabella 2: Ammontare stimato dei fondi allocati alla ciclabilità nei programmi operativi ¹⁹

Riferimenti alla ciclabilità nei documenti di programmazione

Riferimenti espliciti - "Ciclabilità, bicicletta, infrastrutture ciclistiche, industria ciclistica" sono elencati tra le azioni possibili. Nei casi migliori, il programma operativo comprende anche un fondo dedicato alla bicicletta e/o risultati stimati che includano la bicicletta.

Esempio: "Implementare progetti per la costruzione di infrastrutture lineari per il trasporto ciclistico".

¹⁹ *Cycling for Growth Using European Funds*, ECF, December 2014, p. 12, reperibile da: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/150626-Cycling-for-Growth-Using-European-Funds-for-Cycling_low-res.pdf.

Riferimenti impliciti - Le misure relative alla ciclabilità sono ammissibili sotto diverse voci, come "trasporto/mobilità sostenibile, infrastrutture verdi, veicoli verdi, mobilità dolce, trasporto urbano, modalità (di trasporto) sostenibili, multimodalità, turismo sostenibile".

Esempi: "Infrastrutture per e promozione del trasporto urbano pulito".

Riferimento indiretto - Copre situazioni in cui si parla di temi più ampi, come "trasporti terrestri, strade, turismo, sviluppo delle PMI, formazione e campagna, industria automobilistica".

Esempio: "Investimenti per l'accessibilità al patrimonio culturale locale, che contribuisce alla valorizzazione del patrimonio culturale locale e alla promozione del turismo rurale".

6.3. Esigenze di investimento

Oltre al processo che va dal regolamento dell'UE attraverso un accordo di partenariato e programmi operativi fino a bandi specifici, è importante anche sviluppare progetti concreti che possano essere presentati in risposta ai relativi bandi delle autorità di gestione.

Per questo è necessario comprendere le proprie esigenze di investimento. Qual è la vostra ambizione in ambito ciclistico e cosa occorre perché sia raggiunta in un determinato periodo di tempo? Di quali infrastrutture disponete e dove sono i collegamenti mancanti e le lacune della vostra rete? E chi le pagherà? L'analisi delle vostre esigenze di investimento è fondamentale per allineare le ambizioni di aumento dell'uso della bicicletta alle risorse necessarie e dovrebbe essere il punto di partenza per lo sviluppo di singoli progetti.

Nel suo piano nazionale finale per l'energia e il clima, l'Austria ha fissato l'obiettivo di aumentare la quota di modalità di utilizzo della bicicletta nella ripartizione modale dal 7% al 15%. A tal fine, le autorità pubbliche dovranno investire 2,2 miliardi di euro nel settore ciclistico per il periodo 2021-2030, principalmente nelle infrastrutture, con il 20% degli investimenti che saranno finanziati dal governo nazionale e il restante 80% dalle autorità regionali e locali. Gli investimenti dell'UE potrebbero contribuire in maniera opportuna ed efficace.

6.4. Documenti di Programmazione e Strategie Nazionali per la ciclabilità

Un numero crescente di paesi europei ha messo in atto e attuato strategie nazionali per la ciclabilità. La maggior parte di queste strategie nazionali e/o piani d'azione stabiliscono attività chiare e obiettivi precisi per lo sviluppo della mobilità ciclistica a livello nazionale.

In primo luogo, le strategie nazionali sulla ciclabilità consentono ai governi nazionali di definire un quadro chiaro per lo sviluppo della mobilità ciclistica nei loro paesi. In questo modo, possono inviare il segnale alle autorità regionali e locali che la bicicletta è importante e che dovrebbe essere presa in considerazione nelle politiche pubbliche. Il quadro di riferimento fissato dalle strategie nazionali per la ciclabilità si riferisce idealmente al coordinamento delle politiche ciclistiche (verticalmente e orizzontalmente tra le autorità governative), allo scambio di buone pratiche, al rafforzamento delle capacità delle autorità locali e regionali, al co-finanziamento di investimenti in infrastrutture ciclistiche e al finanziamento di progetti pilota, ricerche e campagne di sensibilizzazione.

Oltre ad un quadro generale per lo sviluppo della mobilità ciclistica, le strategie nazionali per la mobilità ciclistica consentono l'adozione di nuovi quadri legislativi e fiscali a livello nazionale. Aree particolarmente rilevanti sono il codice della strada, le aliquote fiscali e gli incentivi fiscali per i pendolari in bicicletta. Infine, le strategie nazionali per l'utilizzo della bicicletta sono anche un mezzo per dare impulso alle dinamiche a livello nazionale e in vari settori legati alla ciclabilità, come il turismo ciclistico, l'intermodalità, l'educazione o l'attività fisica. La definizione di obiettivi chiari, in particolare in termini di quota modale, permette alle autorità nazionali di mobilitare i diversi stakeholder coinvolti nella promozione della bicicletta.

La nostra analisi mostra che avere una buona strategia nazionale o regionale per la mobilità ciclistica e fare affidamento su di essa nel processo di creazione dei documenti di programmazione è uno dei fattori che aumentano l'efficacia della richiesta per fondi UE da parte degli Stati per gli investimenti in bicicletta. In primo luogo, le strategie per la mobilità ciclistica spesso includono specifiche esigenze di investimento e progetti che possono essere facilmente trasferiti nei documenti di programmazione. In secondo luogo, esse mostrano ai funzionari europei che gli investimenti pianificati non sono idee ad hoc isolate, ma parte di una strategia più ampia le cui fasi e i cui benefici finali sono chiari per i responsabili nazionali. In terzo luogo, garantiscono che i progetti realizzati contribuiranno realmente agli obiettivi a lungo termine dei paesi e delle regioni.

Per tutte queste ragioni, raccomandiamo sempre alle autorità nazionali di sviluppare le loro strategie ciclistiche e di utilizzarle nella stesura degli accordi di partenariato e dei programmi operativi. Lo stesso si può dire di altri documenti strategici come i piani di mobilità sostenibile, i piani di investimento territoriale integrato, ecc.

La regione spagnola dell'Andalusia, uno dei principali beneficiari dei fondi UE per lo sviluppo delle infrastrutture ciclistiche (circa 31.478.725 euro), ha sostenuto la sua richiesta di risorse del FESR per gli investimenti in bicicletta, menzionando nel suo programma operativo che "queste azioni sono inquadrate nel Piano Andaluso per la Bicicletta 2014-2020, nella Rete EuroVelo e nei corrispondenti piani di mobilità sostenibile approvati per l'area metropolitana, e prevedono reti di piste ciclabili autonome, metropolitane e urbane. Allo stesso modo, queste azioni fanno parte della Strategia Energetica Andalusia 2020".²⁰



²⁰Programa Operativo de Andalucía 2014-2020, p. 207, available at: <https://www.juntadeandalucia.es/economiaconocimientoempresasyuniversidad/fondoseuropeosenandalucia/storage/operativos/documentos/6fcf10ef58a387851029f7cfd026f567.pdf>.

7. Buone pratiche e grandi ispirazioni

A. INVESTIMENTI NEL SETTORE CICLISTICO

Il modo migliore per vedere come i fondi europei possono essere utilizzati per fare grandi investimenti in bicicletta è quello di guardare ad alcuni esempi di buone pratiche. Ci sono migliaia di progetti ciclistici da cui prendere ispirazione che sono stati realizzati in tutta Europa grazie al sostegno del FESR. La seguente sezione fornisce una descrizione dettagliata di tre di questi progetti e una breve descrizione di alcuni altri investimenti. I nostri esempi provengono da diversi Paesi europei, hanno dimensioni diverse e richiedono importi diversi di fondi. Tuttavia, tutti hanno contribuito al raggiungimento degli obiettivi economici e climatici delle loro regioni.

SUGGERIMENTI DI ECF:

Se volete condividere con noi l'esempio di un progetto ciclistico di successo della vostra regione e desiderate promuoverlo in tutta Europa - non esitate a contattarci! Siamo lieti di condividere le conoscenze sugli investimenti in buone pratiche.

7.1. Trasporto urbano: infrastrutture ciclabili di Valencia (Spagna)

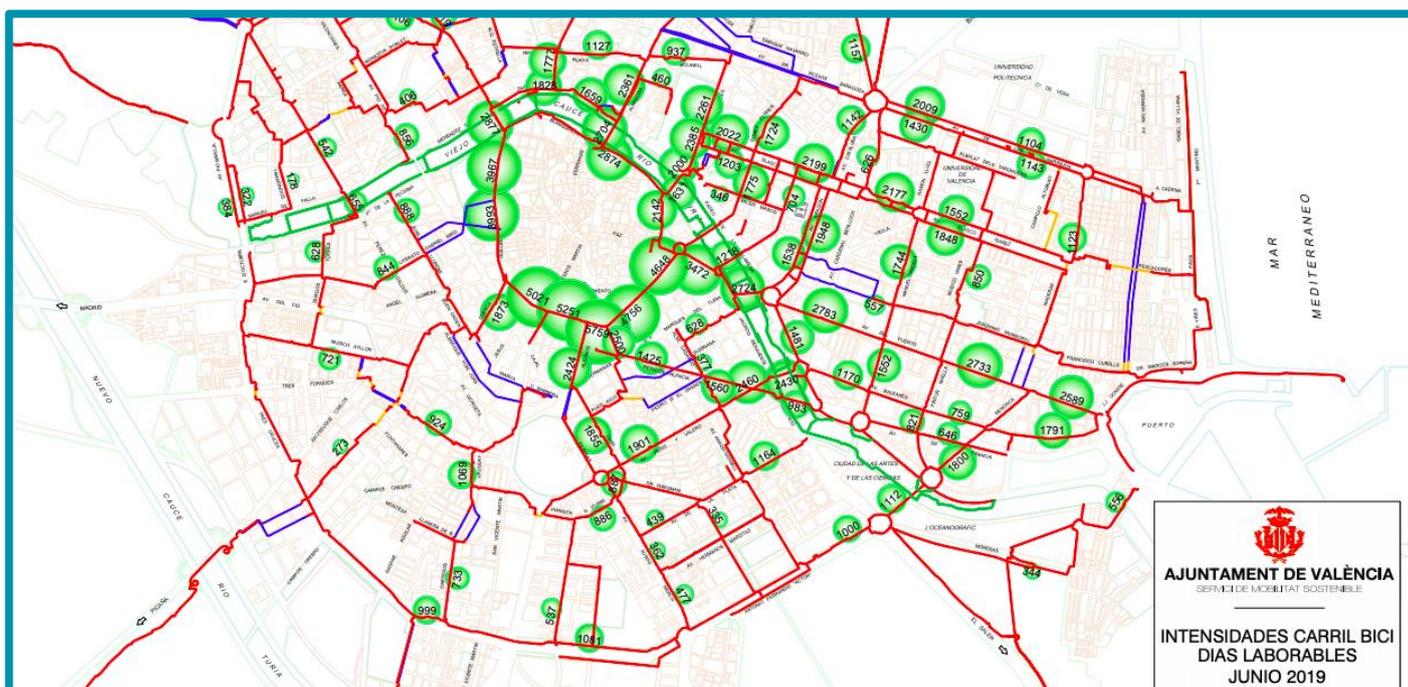
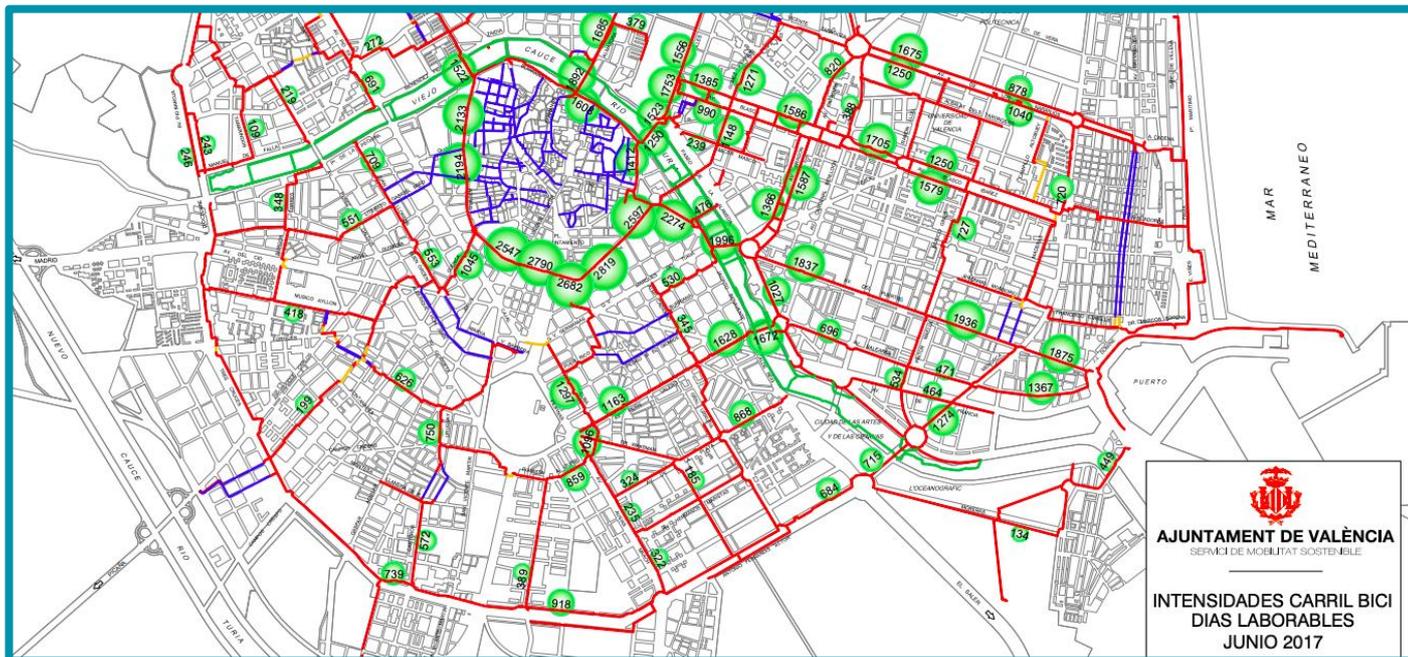
L'esperienza di molte città del Mediterraneo dimostra che la fornitura di infrastrutture ciclabili nel centro della città è una grande soluzione a molti problemi che affliggono le metropoli europee, in particolare la congestione del traffico. La costruzione di una fitta rete di vari percorsi in tutto il tessuto urbano di Valencia ha portato ad un aumento del volume dei ciclisti giornalieri e ad una sostanziale diminuzione del traffico motorizzato.

È complesso stabilire un rapporto diretto di causa-effetto. Tuttavia, la crescita e l'eccellente diffusione delle piste ciclabili valenciane coincide con una continua diminuzione del volume delle auto che circolano nel centro della città.

Il dibattito sull'utilità delle piste ciclabili nei centri urbani è ormai in corso in molte metropoli europee. L'esempio di Valencia sembra dare una risposta decisiva: Se si costruiscono piste ciclabili, le persone le usano.²¹

²¹ Mohorte, Valencia ha logrado multiplicar su número de ciclistas. ¿Su receta? Simple: poner carriles bici, "Magnet", November 15th 2018, available at: <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/valencia-ha-logrado-multiplicar-su-numero-ciclistas-su-receta-simple-poner-carriles-bici>

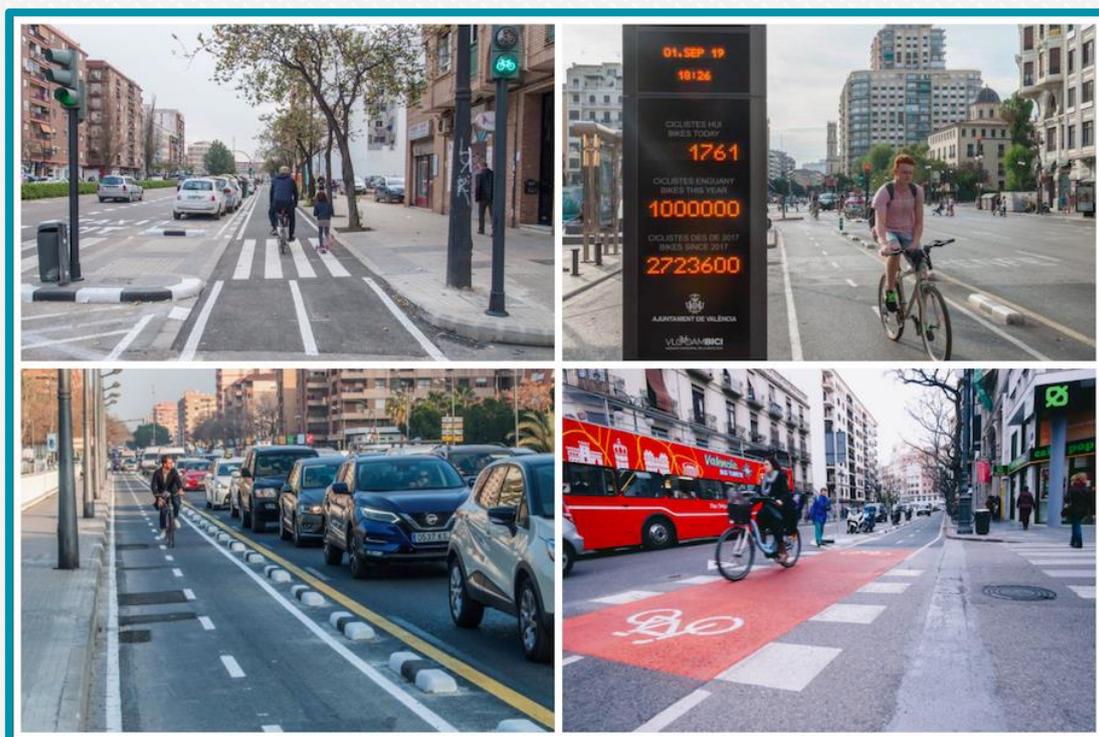
QUALI SONO I BENEFICI?



In soli due anni, dopo che i fondi UE sono stati utilizzati per costruire infrastrutture per le biciclette nel centro di Valencia, il numero di ciclisti è raddoppiato (foto sopra). Allo stesso tempo, l'analisi del traffico automobilistico mostra che il numero di veicoli a motore sulle strade è diminuito più o meno dello stesso valore dell'aumento del numero di ciclisti (foto sotto).²²

²² Informazioni reperibili da:

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



FINANZIAMENTI UE IN GIOCO

INVESTIMENTI PRIORITARI SOTTO II REGOLAMENTO FESR

- 🚲 Favorire la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori.
- 🚲 Conservare e proteggere l'ambiente e promuovere l'efficienza delle risorse

OPERATIONAL PROGRAMME 'COMUNIDAD VALENCIANA' 2014 – 2020, INVESTIMENTO ESEMPLARE CON RISPETTIVI FONDI:

Costruzione della pista ciclabile Constitución-Ronda Nord

FESR:

80.642 EUR

TOTALE:

161.284 EUR

Costruzione della pista ciclabile Avenida Maestro Rodrigo

FESR:

143.136 EUR

TOTALE:

286.273 EUR

Costruzione della pista ciclabile Manuel Candela-Tomás de Montañana:

FESR:

221.264 EUR

TOTALE:

442.529 EUR

Costruzione della pista ciclabile Sancho Tello-Jerónimo Monsoriu:

FESR:

71.621 EUR

TOTALE:

143.243 EUR

7.2. Rete provinciale di itinerari turistici: Velo Małopolska (Polonia)

Velo Małopolska è una rete di piste ciclabili di alta qualità che si estende in tutta la provincia per mostrare ai turisti il grande patrimonio naturale e culturale della regione di Małopolska.

La pista ciclabile della Vistola (che si estende nella regione per 232 km) è la spina dorsale della rete. Le piste ciclabili lungo il fiume sono sempre più popolari sia tra i ciclisti su strada che tra i viaggiatori meno esperti. Il profilo quasi piatto dei percorsi, i numerosi monumenti storici vicino ai fiumi e la presenza della natura rendono i percorsi lungo il fiume un prodotto turistico perfetto. I creatori di Velo Vistula hanno fatto in modo che i visitatori possano godere di una bellissima esperienza lungo il fiume.

Oltre 200 chilometri di vista sulle montagne sono offerti da un'altra pista ciclabile della rete, VeloDunajec. Costruita secondo gli standard europei, ha una chiara segnaletica e numerosi punti di servizio. Attraversa le zone pittoresche della valle del Dunajec, con vista su diverse catene montuose: i Tatra, i monti Gorce, i Beskids e Pieniny.

Gli altri percorsi della rete sono, tra gli altri, VeloKrynica, VeloRaba, VeloNatura e VeloMetropolis, ognuno dei quali esplora un'altra parte del ricco patrimonio della regione. Il governo locale ha fatto in modo che tutte le rotte siano conformi agli standard EuroVelo, grazie ai quali VeloNatura è ora parte dell'EuroVelo 11 East Europe Route e VeloMetropolis è un tratto dell'EuroVelo 4 Central Europe Route.



QUALI SONO I BENEFICI?

Due cose fanno di Velo Małopolska un perfetto esempio di investimenti in bicicletta su larga scala. In primo luogo, la scala di Małopolska in chilometri è 2-3 volte più lunga della maggior parte degli altri progetti di questo tipo. Secondo le autorità locali, questa pianificazione centralizzata e la spesa per una grande rete ha portato a notevoli risparmi sui costi, oltre a garantire che i percorsi e la segnaletica siano realizzati secondo standard uniformi.

In secondo luogo, la Provincia vuole garantire che l'infrastruttura ciclabile sia integrata con la rete ferroviaria, consentendo ai turisti di spostarsi liberamente tra le sezioni del percorso e di tornare comodamente al punto di partenza dopo la fine del viaggio. Questa caratteristica rende VeloMałopolska un perfetto esempio di pianificazione multimodale.

Sebbene la costruzione dei percorsi non sia ancora stata completata, le autorità locali stanno già sperimentando i vantaggi della rete ciclabile per le loro comunità. Lungo il percorso, si stanno costruendo noleggi di biciclette e ristoranti, ma esiste anche un'offerta turistica su misura di bici, come l'attraversamento o il rafting del fiume con le biciclette.



FONDI EUROPEI IN GIOCO

INVESTIMENTI PRIORITARI SOTTO II REGOLAMENTO FESR:

🚲 Favorire la transizione ad un'economia a basse emissioni in tutti i settori.

PROGRAMMA OPERATIVO: 'Małopolska' 2014–2020

QUANTITA DI FONDI:

I dati di seguito riportati mostrano l'ammontare della spesa per settembre 2020. Poiché la costruzione della rete è ancora in corso, si stima che sia l'importo dei fondi ottenuti che quello dei fondi spesi sarà infine superiore di circa il 70% rispetto a quanto indicato di seguito.

FESR:

19.289.000 EUR

TOTALE:

29.164.456 EUR

7.3. Collegamenti peri-urbani: Fietssnelwegen (Belgio)

Il potenziale del trasporto ciclistico non è limitato a brevi tratti. Le autostrade ciclabili portano i ciclisti in modo rapido, sicuro e confortevole su lunghe distanze fino a dove è necessario. Le Fiandre stanno sviluppando 110 di questi percorsi, che insieme coprono una rete di 2.400 chilometri! Dei 110 percorsi, 61 sono già in uso.

Una pista ciclabile è un prodotto di mobilità che combina diversi tipi di infrastrutture, come piste ciclabili o strade ciclabili, per fornire un collegamento ciclistico funzionale di alta qualità. In quanto spina dorsale di una rete ciclabile, collega città e/o zone periferiche, zone residenziali e luoghi (di lavoro) importanti.

La priorità è che ogni ciclista viaggi in modo rapido e sicuro verso la sua destinazione finale. Le caratteristiche di una strada ciclabile comprendono: un numero limitato di fermate, ciclisti con priorità, ove possibile, una superficie ampia e confortevole e un design lineare, tra le altre cose. Soprattutto in combinazione con il crescente numero di biciclette elettriche, l'innovazione delle piste ciclabili è un modo efficace per far scendere i pendolari dall'auto.

Secondo Tom Dehaene, deputato alla mobilità nella regione Fiamminga di Brabant, la popolarità delle autostrade ciclabili è aumentata rapidamente durante la pandemia del coronavirus. Anche se gli spostamenti da e per il lavoro sono stati ridotti, il numero di ciclisti non è diminuito, poiché gli esperti hanno consigliato a tutti coloro che lavorano da casa di fare regolarmente esercizio fisico. "Nelle ultime settimane abbiamo registrato quasi un raddoppio del numero di ciclisti in alcuni punti di conteggio. Le tipiche ore di punta mattutine e serali sono scomparse dal grafico e nel primo pomeriggio è apparso un picco ciclistico" - ha aggiunto Dehaene.²³ Questo esempio sostiene la tesi che la ciclabilità è uno degli strumenti veramente efficaci nella lotta contro la pandemia.



²³ Corona zorgt voor verdubbeling fietsers op fietssnelwegen, Vlaams-Brabant PERS, May 18th 2020, reperibile da: <https://pers.vlaamsbrabant.be/corona-zorgt-voor-verdubbeling-fietsers-op-fietssnelwegen>

QUALI SONO I BENEFICI?

Uno studio commissionato dall'istituto fiammingo per la ricerca tecnologica (VITO) mostra un rapporto costi-benefici delle autostrade ciclabili di 1:2-14.²⁴ I ricercatori hanno esaminato i costi di costruzione, il numero di utenti, i costi esterni legati all'inquinamento atmosferico e agli incidenti stradali, l'impatto positivo dell'attività fisica sulla salute (meno rischi di cancro, diabete, depressione e demenza) e la conseguente riduzione dei costi sanitari, ipotizzando una durata di 20 anni per ogni autostrada ciclabile.





Investimenti pianificati (1), in costruzione (2) e pronti a ricevere ciclisti (3).

Altri esempi

Potete trovare maggiori informazioni sui progetti di cui sopra, così come ulteriori esempi di investimenti in bicicletta finanziati attraverso il FESR, sul: ecf.com/good-practice-examples-eu-investments-cycle-projects

8. Buone pratiche e grandi ispirazioni

B. DOCUMENTI DI PROGRAMMAZIONE

Questa parte della nostra Guida metterà in evidenza esempi di formulazione delle disposizioni in favore della bicicletta utilizzate da alcuni Stati membri selezionati in base ai loro documenti di programmazione passati. Per vostra comodità abbiamo diviso gli esempi in due categorie principali: 1) accordi di partenariato e 2) programmi operativi o di sviluppo regionale.

Considerate questa raccolta come un'ispirazione e non esitate a includere obiettivi sulla ciclabilità ancora più ampi e ambiziosi nei vostri documenti di programmazione.

8.1. Documenti di Programmazione e strategie nazionali per la ciclabilità

A. DIAGNOSI

Qui di seguito presentiamo alcuni esempi di osservazioni diagnostiche, parte necessaria di un accordo di partenariato (PA), che giustifica gli investimenti nella mobilità attiva. Ricordiamo che i rapporti specifici per paese, che abbiamo esaminato nella sezione 5.1. di questa Guida, sono una delle migliori fonti di informazione per scrivere la parte diagnostica dell'accordo di partenariato.

🚲 Quale percentuale di inquinamento nel vostro paese/regione è causata dai trasporti?

- “Il trasporto urbano è una delle principali fonti di emissione di sostanze inquinanti in Polonia”.²⁵
- “I maggiori contribuenti settoriali alle emissioni di gas serra nel 2011 in Croazia sono stati le industrie energetiche e il settore dei trasporti, seguiti dall'agricoltura”.²⁶
- “Il principale settore in cui la Repubblica Slovacca non è riuscita finora a stabilizzare la crescita del volume di emissioni di gas a effetto serra è quello del trasporto su strada. Questo è dovuto all'espansione del trasporto individuale in auto, combinato con un trasporto pubblico obsoleto e il basso utilizzo di mezzi di trasporto non motorizzati, in particolare la bicicletta. Dal 1990, la quota delle emissioni dei trasporti rispetto alle emissioni totali è aumentata dell'11,5%”.²⁷

🚲 Che percentuale di energia consuma?

²⁵ „Brücke der Freiheit“ verbindet Grenzland, noe.ORF.at, April 2nd 2017, reperibile da: <https://noe.orf.at/v2/news/stories/2831505/>

²⁶ Dossier de presse véloroutes et voies vertes. Devenir la Région leader sur le tourisme à vélo,

Région Auvergne-Rhône-Alpes, June 2017, reperibile da: https://www.auvergnerhonealpes.fr/uploads/Presse/6c/107_257_DP-Voies-vertes.pdf

²⁷ Informazioni reperibili da: <https://www.savemybike.eu/>

- “Il settore dei trasporti è il più grande consumatore di energia con il 39,8% del consumo totale, basato principalmente sui prodotti petroliferi, un valore determinante per l'elevata dipendenza energetica nazionale”.²⁸ [Spagna]
- “I maggiori contribuenti settoriali al consumo finale di energia sono i settori di consumo generale, principalmente le famiglie e i servizi, comprese le infrastrutture del settore pubblico, con una quota del 43% e i trasporti (34%), mentre il settore industriale ammonta al 17%”.²⁹ [Croazia]

🚲 Quali altri problemi potrebbero essere combattuti attraverso la promozione della bicicletta?

- “La congestione del traffico individuale sulle strade si traduce in una riduzione della velocità dei viaggi”.³⁰
- “Il numero di pendolari giornalieri [a Zagabria] (circa 80.000 lavoratori più altri 20.000) mette una pressione significativa sulle infrastrutture esistenti e aumenta la necessità di un ulteriore sviluppo di un sistema di trasporto urbano complesso e sostenibile”.³¹
- “Aumento dei costi di trasporto di merci e persone; e il progressivo degrado delle infrastrutture stradali”.³²
- “Bassa qualità della vita nelle aree urbane e in altre aree residenziali”.³³

🚲 Quali sono i principali problemi delle infrastrutture ciclistiche esistenti?

- “[C'è] una rete incompleta di piste ciclabili e percorsi ciclabili”.³⁴
- “La rete di trasporto urbano [a Spalato] dei collegamenti tra aree urbane e suburbane presenta delle lacune, che limitano sia l'uso quotidiano che lo sviluppo turistico”.³⁵
- “[Ci sono] interruzioni nelle piste ciclabili nazionali e nei percorsi verdi, anche nei sette percorsi europei, che creano i collegamenti tra le aree urbane e la campagna. Oltre ad essere utilizzate dai residenti nelle vicinanze, queste piste ciclabili sono utilizzate anche dai turisti, che generano importanti ritorni economici per i territori attraversati”.³⁶
- “L'uso delle biciclette per le normali funzioni di trasporto è ben lontano dall'aver raggiunto il suo potenziale. La lunghezza delle piste ciclabili nelle città è insufficiente, i singoli percorsi ciclabili sono spesso non collegati tra loro e con frequenti interruzioni”.³⁷

B. Obiettivi Prioritari

Qui di seguito, potete trovare le disposizioni esemplari a favore della ciclabilità che gli Stati membri selezionati hanno inserito nei loro accordi di partenariato per gli anni 2014-2020. Potete utilizzare formulazioni simili nei vostri documenti di programmazione o adattare alle vostre esigenze.

Come potete vedere, le vostre priorità possono essere formulate in modo abbastanza ampio negli accordi di partenariato. Tuttavia, quanto più variegati sono gli obiettivi sulla ciclabilità che inserite nell'accordo di partenariato, tanto più facile sarà per i ministeri/regioni proiettare investimenti specifici nei loro programmi operativi, nei programmi di sviluppo rurale e negli inviti a presentare progetti. Avendo l'esperienza delle passate edizioni di bilancio, possiamo vedere che gli stati che hanno introdotto

²⁸ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement, p. 28, reperibili da: https://www.pois.gov.pl/media/9498/Partnership_Agreement.pdf

²⁹ Partnership Agreement. Republic of Croatia, p. 16, available at: https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/EU%20fondovi/HR_PA_FINAL_ADOPTED_30_10_2014.pdf

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

³¹ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, p. 101, reperibili da: 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, p. 16

³³ Ibid., p. 49

³⁴ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, p. 27

³⁵ Partnership Agreement. Republic of Croatia, p. 57

³⁶ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, p. 63, available at: [180620-ap_france_vf.pdf](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)

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

riferimenti diversi nei vari campi di investimenti per la ciclabilità, ad esempio turismo, trasporti, sicurezza, infra-modalità e innovazione, sono riusciti ad ottenere e spendere il maggior numero di fondi per progetti infrastrutturali di ampia portata.

🚲 Priorità di investimento 1 - rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.

In base al nuovo regolamento del FESR, le disposizioni presentate di seguito potrebbero essere incluse nell'obiettivo politico 1: un'Europa più intelligente attraverso l'innovazione, la digitalizzazione, le trasformazioni industriali e il sostegno alle piccole e medie imprese.

- “Promuovere un modello di sistema di trasporto basato sulla mobilità sostenibile; integrare i sistemi di trasporto e applicare nuove soluzioni meno inquinanti”.³⁸

🚲 Priorità d'investimento 4 - sostenere il passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori.

In base al nuovo regolamento del FESR, le disposizioni presentate di seguito potrebbero essere incluse nell'obiettivo politico 2: un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio, investendo nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro il cambiamento climatico.

- “Creare piani di trasporto sostenibile verso le scuole e i luoghi di lavoro, passando, quando possibile, al trasporto in bicicletta e sviluppando le infrastrutture necessarie”.³⁹
- “Riduzione delle emissioni dei trasporti, compreso l'uso di carburanti alternativi come il GNC e l'elettricità, e promozione di tipi di trasporto alternativi, compresi quelli pedonali e ciclabili”.⁴⁰
- “Migliorare la qualità dell'aria, in particolare sostenendo il trasporto a basse emissioni e la mobilità dolce (soprattutto a piedi e in bicicletta)”.⁴¹
- “Ridurre le emissioni di gas serra nelle aree urbane attraverso l'implementazione di piani di mobilità urbana sostenibile (strategie a basse emissioni di carbonio nel caso delle piccole città), promuovendo investimenti nella mobilità non motorizzata in tutte le città della Romania (andare in bicicletta e a piedi, scoraggiando l'uso dell'auto personale)”.⁴²

🚲 Priorità d'investimento 6 - preservare e proteggere l'ambiente e promuovere l'efficienza delle risorse.

In base al nuovo regolamento del FESR, le disposizioni presentate di seguito potrebbero essere incluse nell'obiettivo politico 2: un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio, investendo nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro il cambiamento climatico.

- “Sviluppare un turismo sostenibile e di qualità”.⁴³
- “Sfruttare il potenziale del turismo e del tempo libero nelle aree naturali e sviluppare l'ecoturismo”.⁴⁴
- “Presentare nuovi prodotti turistici, intorno a temi specifici (turismo escursionistico, turismo rurale, in particolare agriturismo, turismo del patrimonio industriale, turismo urbano, turismo della memoria) ed esperienze turistiche innovative”.⁴⁵
- “Informare la popolazione sulle questioni ambientali e promuovere l'attività ambientale della popolazione per stimolare l'interesse del pubblico per la protezione dell'ambiente e della natura. Al fine di stimolare l'interesse per

³⁸ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, p. 75.

³⁹ Ibid., p. 112.

⁴⁰ Partnership Agreement for the Programming Period 2014–2020. Czech Republic, p. 95 & 98, available at: <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>

⁴¹ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, p. 55.

⁴² Partnership Agreement România, p. 179, available at: https://www.fonduri-ue.ro/files/documente-relevante/acord/Acord_de_Parteneriat_2014-2020_EN.pdf

⁴³ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, p. 134

⁴⁴ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, p. 73

⁴⁵ Ibid., p. 23

la natura, è importante assicurarsi che la visita alla natura faccia meno danni possibili alla natura stessa. È inoltre importante installare oggetti separati nei parchi statali - percorsi didattici per pedoni e ciclisti".⁴⁶

🚲 Priorità d'investimento 7 - promuovere il trasporto sostenibile ed eliminare le strozzature.

Secondo il nuovo regolamento del FESR, le disposizioni presentate di seguito potrebbero essere incluse nell'obiettivo politico 3: un'Europa più connessa con le reti di trasporto strategico e di comunicazione digitale (secondo la proposta della CE) o nell'obiettivo politico 2: un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio, che investe nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro il cambiamento climatico (secondo gli emendamenti presentati dal PE e dal Consiglio)."

- "Supporting the construction of cycle paths and additional infrastructure, stimulating the wider use of non-motorized transport in urban areas, supporting intermodality (interconnection of public transport, individual car transport and bicycle transport) and interchanges (parking lots, bicycle shelters), supporting the construction of traffic calming elements and zones, as well as the safe separation of motorized and non-motorized traffic".⁴⁷
- "Dare priorità al traffico pedonale e ciclistico (anche attraverso la costruzione di piste ciclabili), facilitare gli spostamenti multimodali (park&ride, bike&ride), compresa la loro ubicazione in luoghi ragionevoli, limitare il traffico automobilistico nei centri urbani".⁴⁸

🚲 Investimento Priorità 9 - promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà e qualsiasi discriminazione

Secondo il nuovo regolamento del FESR, le disposizioni presentate di seguito potrebbero essere incluse nell'obiettivo politico 3: un'Europa più connessa con le reti di trasporto strategico e di comunicazione digitale (secondo la proposta della CE) o nell'obiettivo politico 2: un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio, che investe nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro il cambiamento climatico (secondo gli emendamenti presentati dal PE e dal Consiglio).

- "Sviluppo di piste ciclabili e percorsi ciclabili utilizzati per il trasporto verso il lavoro, la scuola e i servizi con l'obiettivo di sostenere la mobilità sostenibile regionale e locale".⁴⁹
- "Migliorare l'accessibilità e la sicurezza dei trasporti per una società che invecchia".⁵⁰

8.2. Programmi Operativi/ Programmi di Sviluppo Rurale

Ricordate:

- 🚲 è possibile includere piani ciclistici audaci nel proprio programma operativo anche se l'accordo di partenariato non pone molta (o nessuna) enfasi diretta sulla bicicletta. È comunque sufficiente che l'accordo di partenariato miri a combattere problemi quali: inquinamento atmosferico, congestione del traffico, infrastrutture di trasporto inefficaci, ecc.
- 🚲 è consigliabile includere nei programmi operativi sia gli indicatori di risultato (come i km di infrastrutture ciclabili costruite) sia l'assegnazione di fondi specifici per la bicicletta. Ciò costituirà una significativa agevolazione per la progettazione dei futuri bandi di concorso.

A. CICLABILITÀ PER I TRASPORTI

- 🚲 "Creare, costruire e rinnovare percorsi ciclabili che forniscano il trasporto verso il lavoro e i servizi pubblici (ad esempio, percorsi che portino alle stazioni ferroviarie e alle fermate degli autobus nei comuni e nelle città), compresi gli

⁴⁶ Lietuvos Respublikos. Partnerystės Sutartis, p. 90., available at: http://www.esparama.lt/c/document_library/get_file?uuid=a7c44f87-a810-4175-8cdc-db95d668a1d0&groupId=19002

⁴⁷ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, p. 27

⁴⁸ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland, p. 106

⁴⁹ Partnership Agreement for the Programming Period 2014–2020. Czech Republic, p. 56

⁵⁰ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland, p. 227

investimenti in infrastrutture ciclabili supplementari, in aree di riposo, nei parcheggi protetti per le biciclette, e per le stazioni di ricarica per le biciclette elettriche, ecc.”

🚲 “Modernizzazione e costruzione di infrastrutture per il trasporto non motorizzato”:

- piste ciclabili - rinnovamento e ricostruzione di piste ciclabili già esistenti, costruzione di nuove piste ciclabili, corridoi ciclabili su strade locali esistenti e strade tra gli insediamenti,
- infrastrutture ciclabili supplementari (sostegni per biciclette protette, stazioni di ricarica per biciclette elettriche, noleggio di biciclette, servizi igienici, ecc;)
- sistemi di parcheggio per biciclette,
- elementi di distensione del traffico (zone pedonali, spazi condivisi, esclusione del traffico dalle strade ad eccezione dei mezzi pubblici e dei ciclisti, ecc;)
- “aumento della sicurezza degli utenti della strada vulnerabili, eliminazione di imbottigliamenti negli attraversamenti pedonali, ecc.”.

🚲 “Includere il sostegno al miglioramento delle condizioni per i pedoni, i ciclisti e i passeggeri del trasporto pubblico in tutti i piani di ricostruzione stradale”.

🚲 “Promuovere la percezione dei ciclisti come pendolari quotidiani e non solo sportivi e turisti”.

🚲 “Promuovere e aumentare l'attrattiva della bicicletta in pubblico attraverso portali web, applicazioni mobili, ecc”.⁵¹

🚲 “Dotare di piste ciclabili le strade statali e comunali (comprese le strade statali e federali, dove i comuni hanno la responsabilità della manutenzione). Oggetto del finanziamento è l'ampliamento e la costruzione di nuove piste ciclabili a sé stanti e a bordo strada, eventualmente nell'ambito del programma di costruzione di strade statali o dei piani di piste ciclabili comunali. I costi di costruzione delle piste ciclabili a sé stanti e delle piste ciclabili lungo le strade, compreso l'acquisto di terreni, sono finanziati in base alle regole di ammissibilità al finanziamento e alle misure di risanamento/compensazione”.⁵²

🚲 “L'espansione del trasporto pubblico locale e del trasporto individuale non motorizzato può essere utilizzata, in particolare nel settore del trasporto individuale, al fine di ridurre le emissioni di CO2 dei trasporti. Allo stesso tempo, l'ulteriore espansione della rete nazionale di piste ciclabili è destinata ad aumentare l'attrattiva della bicicletta a basse emissioni e la sua quota sul volume totale del traffico”.⁵³

🚲 “Sostenere gli interventi di mobilità urbana sostenibile: aumentare la mobilità dolce – tramite piste ciclabili e pedonali. Il campo di applicazione di questa linea d'azione – finalizzata e integrata, secondo le procedure previste dall'Accordo di partenariato – riguarda la costruzione e/o il potenziamento di sistemi di supporto alla mobilità dolce, ciclabile o pedonale, con particolare riferimento a:

- aumento della rete ciclabile e pedonale esistente, favorendo il suo completamento su tutta la rete urbana;
- incrementare la sicurezza del traffico bici;
- integrazione con il sistema di mobilità collettiva e/o collegamento con luoghi molto frequentati;
- creazione di aree di sosta e parcheggi attrezzati dedicati alle biciclette;
- realizzazione di interventi di vivibilità e di qualità urbana finalizzati alla mobilità ciclabile e pedonale”.⁵⁴

🚲 “Gli obiettivi strategici sono: l'incremento della rete ciclabile esistente, il suo completamento in ambito urbano, l'interconnessione delle piste ciclabili e la loro messa in rete (“effetto rete”), la sicurezza, il collegamento con la mobilità collettiva e in particolare con il sistema ferroviario regionale, l'interconnettività con cui si presume sia in grado di massimizzare la capacità di produrre effetti positivi nell'azione di riduzione della CO2”.⁵⁵

⁵¹ Integrovaný regionální operační program, p.46-50, available at:

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

⁵² Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, p. 100, available at: <https://www.europa-mv.de/serviceassistent/download?id=1619519>

⁵³ Ibid., p. 102.

⁵⁴ Giunta Regionale Toscana. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, p. 148, available at:

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

⁵⁵ Ibid., p. 148

🚲 “I seguenti tipi di intervento saranno ammissibili per un finanziamento:

- creazione / sicurezza di piste ciclabili (piste ciclabili proprie, corsie riservate, piste ciclabili / pedonali, Zona 30) con priorità per quelle che collegano la ferrovia con le attrazioni di livello urbano;
- installazione di segnaletica orizzontale e verticale dedicata ai ciclisti e alle piste ciclabili;
- installazione di parcheggi per biciclette, conformi ai requisiti del Piano, in prossimità della ferrovia;
- costruzione / riqualificazione di stazioni velo;
- contatori automatici per ciclisti su piste ciclabili e per l'utilizzo di parcheggi ad accesso controllato
- creazione di un sistema di bike sharing unico regionale (con particolare riferimento ai Comuni con stazioni ferroviarie);
- integrazione tariffaria tra trasporto pubblico e sistemi di bike sharing”.⁵⁶

B. CICLABILITÀ PER IL TURISMO

🚲 “Costruzione e ricostruzione di percorsi didattici, piste ciclabili, costruzione di infrastrutture supplementari (aree di riposo, rifugi, parcheggi per biciclette, ecc.), costruzione di torri di osservazione, installazione di segnaletica ciclabile sui percorsi ciclabili esistenti, ecc.”⁵⁷

🚲 “Sostenere progetti di sviluppo economico basati sulla valorizzazione delle risorse naturali delle aree rurali, estendendo sia l'attrattiva turistica della regione che l'offerta di svago per la popolazione rurale della Lorenia attraverso grandi percorsi verdi cicloturistici.”⁵⁸

🚲 “Creazione, ampliamento e ristrutturazione di investimenti relativi a locali, aree comuni e attrezzature o servizi per gli utenti delle biciclette (ad esempio: spazio per il deposito e la manutenzione delle biciclette, area lavanderia dedicata ai percorsi turistici).”⁵⁹

🚲 “Istituire un'etichetta ‘Pensione per Ciclisti’:

- investire per soddisfare i criteri di etichettatura (ad esempio scatole di sicurezza, stazioni di lavaggio, piccole officine di riparazione ...)”⁶⁰

🚲 “Creare lo schema regionale per le piste ciclabili e le greenways, diventando una destinazione turistica eco-responsabile, portando coerenza complessiva alle altre azioni sostenute dall'Europa per fare del turismo una leva per lo sviluppo economico della Borgogna.”⁶¹

🚲 “Finanziamento di progetti di investimento innovativi (ad es. per nuovi tipi di offerte di servizi per gli ospiti, nuove idee di vendita, turismo verde), piste ciclabili turistiche come parte integrante del concetto di pista ciclabile dello stato del Mecklenburg-Vorpommern o infrastrutture turistiche, che sono le condizioni fondamentali per soddisfare i criteri di riconoscimento nelle località di cura e benessere, e nelle aree ricreative.”⁶²

🚲 “Collegare i luoghi del patrimonio naturale attraverso la creazione di itinerari o percorsi turistici (adattando sentieri e percorsi per l'uso pedonale e/o ciclistico, ecc.) Promuovere mezzi di trasporto puliti ed ecologici e la mobilità sostenibile nelle Aree Naturali Protette.”⁶³

C. POSSIBILI INDICATORI DI RISULTATI PER OBIETTIVI IN AMBITO CICLISTICO:

⁵⁶ Lombardia. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, p. 142, available at: 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

⁵⁷ Integrovaný regionální operační program, p. 43

⁵⁸ France - Rural Development Programme (Regional) – Lorraine, p. 301, available at: <http://europe-en-lorraine.eu/wp-content/uploads/2017/08/PDR-LOR-V7.1-approuv%C3%A9-02082017.pdf>

⁵⁹ France - Rural Development Programme (Regional) – Bourgogne, p. 315, available at: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2019/12/Programme_2014FR06RDRP026_7_0_consolidated_with_2014FR06RDNF001_8_0_fr.pdf

⁶⁰ Ibid., p. 335-336

⁶¹ Ibid., p. 335-336

⁶² Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, p. 74

⁶³ Programa Operativo de Andalucía 2014-2020, p. 263

La quota del traffico di biciclette sul totale dei trasporti

ESEMPIO – Secondo il Programma Operativo Regionale Integrato della Repubblica Ceca 2014-2020 la quota di ciclisti tra i pendolari dovrebbe aumentare dal 7% al 10% nel periodo di attuazione del programma.

Lunghezza dei nuovi tratti di piste ciclabili

ESEMPIO – Il programma operativo Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020 ha fissato l'obiettivo di 339 chilometri di piste ciclabili da costruire nella regione nel periodo in questione.

Numero infrastrutture supplementare create per le biciclette

ESEMPIO – Il Programma Operativo Regionale Integrato della Slovacchia 2014-2020 ha fissato un valore obiettivo di 71 elementi di infrastrutture cicliche aggiuntive. Questo include, ad esempio, le stazioni pubbliche di riparazione delle biciclette.

Numero di parcheggi per biciclette

ESEMPIO – Il Programma Operativo Regionale Integrato della Repubblica Ceca 2014-2020 ha fissato un valore obiettivo di 5.600 nuovi posti auto per le biciclette.

Numero di utenti delle piste ciclabili nella regione

ESEMPIO – Secondo il programma operativo del Voivodato di Małopolskie 2014-2020 il numero di ciclisti sulle piste ciclabili dovrebbe aumentare da 144.000 a 423.396 nel periodo di attuazione del programma.

Diminuzione del numero di decessi dovuti in relazione alla ciclabilità

ESEMPIO – Secondo il Programma operativo croato Competitività e coesione 2014-2020 il numero di morti tra i ciclisti dovrebbe diminuire da 12/1.000.000.000 a 6/1.000.000 di persone in un determinato periodo di tempo.

9. Invito all'azione

La bicicletta è una delle soluzioni più efficaci agli attuali principali problemi economici e ambientali.

Massimizzate le vostre possibilità di ottenere fondi UE per le misure relative alla bicicletta seguendo questi suggerimenti:

Se sei un cittadino, una ONG o un rappresentante dell'industria ciclistica:

- 🚲 Partecipate attivamente alle consultazioni pubbliche sui documenti di programmazione.
- 🚲 Se non sono disponibili informazioni sulla consultazione pubblica, contattate le autorità responsabili della preparazione dei documenti di programmazione e chiedete come potete influenzarne il contenuto. Per identificare le autorità competenti, potete ricercare chi ha preparato l'accordo di partenariato e i programmi operativi o di sviluppo regionale per il periodo finanziario precedente.
- 🚲 Collaborate con altri che condividono i vostri obiettivi e i vostri valori. In un gruppo, la vostra voce si sente meglio.
- 🚲 Trovate alleati tra le diverse parti interessate. Dimostrate che il sostegno alla bicicletta è forte tra tutti i gruppi della società.
- 🚲 Diffondete la conoscenza della salute, dell'ambiente e dei vantaggi economici della bicicletta tra la vostra famiglia, gli amici e i colleghi. Condividete questa guida con chiunque possa trovarla utile.

Se lavori per un'autorità nazionale o regionale:

- 🚲 Partecipate attivamente al processo di preparazione dei documenti di programmazione e ispirate i vostri colleghi con una visione di sviluppo dinamico e sostenibile del vostro paese o della vostra regione.
- 🚲 Abbiate il coraggio di proporre idee audaci che possano far risaltare il vostro paese e la vostra regione sulla mappa dell'Europa.
- 🚲 Imparate dall'esperienza dei paesi che hanno beneficiato maggiormente degli investimenti legati al ciclo. Se siete alla ricerca di know-how non esitate a contattarci. La nostra missione è quella di mettere in contatto gli esperti di pianificazione ciclistica con gli ambiziosi responsabili delle decisioni.
- 🚲 Consultatevi con le parti interessate sulle vostre idee e non abbiate paura di chiedere la loro opinione. Cercate le ONG ciclistiche nella vostra regione per ottenere supporto e consigli sugli investimenti pianificati.
- 🚲 Utilizzate la panoramica delle esigenze di investimento, se disponibile a livello nazionale o regionale, per creare progetti che colmino le lacune infrastrutturali della zona.
- 🚲 Ascoltate le esigenze, le speranze e le preoccupazioni degli abitanti della vostra regione. Chiedete loro cosa renderebbe migliore la loro vita in una determinata zona. Meno traffico, meno rumore, meno inquinamento - queste sono spesso risposte frequenti, soprattutto tra gli abitanti delle città.

Se lavorate sulla politica regionale a livello europeo:

- 🚲 Incoraggiate gli Stati membri a includere obiettivi di trasporto sostenibile, inclusa la bicicletta, nei loro documenti di programmazione.
- 🚲 Dimostrate la determinazione dell'UE a raggiungere gli obiettivi del Green Deal e rivolgere l'attenzione degli Stati membri su come gli investimenti nella mobilità a emissioni zero possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi prefissati.
- 🚲 Rendete gli Stati membri consapevoli dell'importanza di attuare raccomandazioni specifiche per paese, anche nel campo del trasporto sostenibile.
- 🚲 Dimostrate che la CE prende sul serio gli obblighi delle nazioni stabiliti nel loro PNEC.

- 🚲 Condividete le conoscenze sulle misure positive adottate nei Paesi che hanno avuto più successo nel raggiungere gli obiettivi climatici europei.
- 🚲 Attirate l'attenzione degli Stati membri sull'aumento degli investimenti nelle infrastrutture ciclistiche durante la pandemia e sugli effetti benefici di questo mezzo di trasporto per ridurre la diffusione del virus.

Qualunque sia il vostro ruolo nella preparazione dei documenti di programmazione per il prossimo periodo finanziario, siamo pronti a darvi tutto il sostegno necessario per garantire il maggior numero possibile di fondi per i vostri progetti ciclistici.

Ci auguriamo che questa Guida sia uno strumento utile per raggiungere questo obiettivo. Tuttavia, se avete ulteriori domande o dubbi, non esitate a contattare i nostri esperti.

Ecco i membri del team ECF che potete contattare: [Fabian Küster](#), ECF Senior Policy Officer (f.kuester@ecf.com)



10. Allegato: Benefici dettagliati per gli investimenti nella ciclabilità in Europa

10.1. Economia

PRODUZIONE:

- 🚲 Un'analisi della Goldstein Research prevede che l'industria europea della bicicletta raggiungerà quasi 20 miliardi di euro entro il 2024⁶⁴ e si prevede che cresca con un tasso annuo del 5,5%.
- 🚲 A confronto, il mercato automobilistico europeo dovrebbe crescere solo dell'1,7% entro il 2024.

TURISMO:

- 🚲 Si stima che nell'UE vi siano circa 2,3 miliardi di viaggi ciclo-turistici all'anno, per un valore economico complessivo di 44 miliardi di euro.
- 🚲 Il turismo ciclistico è legato a circa 525.000 posti di lavoro nell'UE.
- 🚲 In Francia, i cicloturisti spendono quasi il 20% in più della media di tutti i turisti.

LOGISTICA:

- 🚲 Le bici da carico hanno il potenziale per sostituire la seguente quota di viaggi motorizzati nelle aree urbane:
 - + 23-25% delle consegne commerciali nelle città
 - + 50% del servizio commerciale e dei viaggi di manutenzione
 - + 77% di viaggi logistici privati (shopping, tempo libero, trasporto bambini)

COMMERCIO:

- 🚲 I clienti che arrivano in bicicletta spendono di più di quelli che arrivano in auto, sia durante un periodo di tempo indeterminato, sia in relazione al posto auto che deve essere loro riservato.
- 🚲 I ciclisti fanno la spesa in loco e sono clienti più fedeli.
- 🚲 Se una strada si trasforma in modo da dare più spazio a ciclisti e pedoni e meno alle auto, l'assenza di clienti che prima venivano in auto è più che compensata dai clienti che vengono a piedi o in bicicletta dopo.
 - A Londra, il numero di posti retail vacanti è stato inferiore del 17% e i valori degli affitti retail sono aumentati del 7,5% dopo i miglioramenti della mobilità attiva nelle strade commerciali e nei centri urbani.

⁶⁴ European Bicycle Market: Size, Trends, Share, Growth Drivers, Restraints, SWOT Analysis, Demand, Trade Data & Regional Outlook With COVID-19 Impact | Forecast Period 2017-2030, Goldstein Market Intelligence, ed. 2020, reperibile da: <https://www.goldsteinresearch.com/report/europe-bicycle-industry-analysis>.

COSTRUZIONE & MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI:

- 🚲 I costi annuali per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture per il trasporto motorizzato che si risparmiano con la bicicletta ammontano a 2,9 miliardi di euro all'anno nell'UE.
- 🚲 Si stima che un miglio di una pista ciclabile protetta di alta qualità costi 0,21 milioni di euro, mentre un'autostrada urbana costa 50 milioni di euro per miglio, ovvero 240 volte tanto.

TRAFFICO:

- 🚲 Il valore della riduzione della congestione dovuta all'uso della bicicletta per l'UE può essere stimato a 6,8 miliardi di euro all'anno.
- 🚲 I costi totali della congestione per l'economia dell'UE sono stati stimati a oltre 240 miliardi di euro all'anno, pari a quasi il 2% del PIL dell'UE.
- 🚲 Numerosi studi locali provenienti dall'Europa e dagli Stati Uniti mostrano anche i vantaggi della bicicletta per ridurre la congestione del traffico:
 - Il miglioramento della ciclabilità porta al 45% in meno di traffico automobilistico e a un trasporto pubblico più veloce (Copenhagen, Danimarca).
 - Le autostrade ciclabili riducono il tempo trascorso nel traffico di 3,8 milioni di ore (Paesi Bassi).
 - La rete ciclabile riduce la necessità di 50.000 viaggi in auto al giorno (zona della Ruhr, Germania).
 - Il programma di bike sharing alleggerisce la congestione durante i lavori in città (Bordeaux, Francia).
 - Il programma bike sharing riduce la congestione del 4% (Washington DC, USABike share programme eases congestion during city works (Bordeaux, France)).

CONNETTIVITÀ E MULTIMODALITÀ:

- 🚲 La ciclabilità aiuta a creare catene di mobilità sostenibile.
 - Una ricerca olandese mostra che il 44% dei pendolari dei treni olandesi usa la bicicletta per raggiungere la stazione ferroviaria da casa propria. Le persone che combinano la bicicletta e il treno usano meno l'auto.

RESILIENZA:

- 🚲 La ciclabilità, compresa la sua logistica, rende le culture più resistenti fornendo opzioni di trasporto anche in casi di emergenza come pandemie, catastrofi naturali o attacchi terroristici.

10.2. Tecnologia

E-MOBILITY:

- 🚲 Nel 2017, più del 10% delle bici vendute in Europa erano elettriche, contro solo l'1,5% delle auto.
- 🚲 Dal 2006 le vendite di biciclette elettriche si sono moltiplicate per 20, con un tasso di crescita medio annuo di quasi il 30%.
- 🚲 Quando la Francia ha introdotto un sistema nazionale di incentivi all'acquisto di biciclette elettriche nel 2017, il 61% dei beneficiari ha dichiarato in un'indagine di aver utilizzato biciclette elettriche per sostituire i viaggi in auto.

BIKE-SHARING:

- 🚲 Il bike-sharing rende più efficienti i pendolari e gli spostamenti sul posto di lavoro e aumenta la connettività in città, fornendo un accesso facile e veloce al primo e all'ultimo miglio, migliorando la produttività dell'economia urbana.

🚲 Per il sistema di bike-sharing di Dublino, ogni 1 euro investito ha creato 12,3 euro di benefici in termini di tempo, benefici più ampi per l'economia e per la salute. Il valore del solo risparmio di tempo è compreso tra i 6 e i 10,4 milioni di euro.

10.3. Ambiente e risorse

INQUINAMENTO DELL'ARIA:

- 🚲 Valore della riduzione dell'inquinamento atmosferico attraverso la ciclabilità: 435 milioni di euro
- 🚲 L'inquinamento atmosferico è il più grande rischio ambientale per la salute in Europa, causando circa 400.000 morti premature all'anno.

EMISSIONI CO2:

- 🚲 La ciclabilità consente di risparmiare emissioni pari a oltre 16 milioni di tonnellate di CO2 equivalenti all'anno nell'UE.
- 🚲 Valore del risparmio: da 600 a 5.630 milioni di euro, a seconda del costo sociale del carbonio.

INQUINAMENTO ACUSTICO:

- 🚲 Il valore attuale della riduzione dell'inquinamento acustico attraverso la ciclabilità è di 300 milioni di euro.
- 🚲 L'inquinamento acustico dovuto al traffico stradale è la causa di circa 8.900 morti premature e di quasi 800.000 casi di ipertensione arteriosa in più all'anno in Europa.

INQUINAMENTO DELLE ACQUE E DEL SUOLO + RIDUZIONE DELL'OCCUPAZIONE DELLO SPAZIO:

- 🚲 Le infrastrutture ciclabili hanno bisogno di meno spazio rispetto alle infrastrutture per le automobili. Se sono necessarie meno infrastrutture, ciò significa meno terreni impermeabilizzati, meno inquinamento del suolo e meno inquinamento dell'acqua.
- 🚲 La creazione di infrastrutture ciclabili al posto di quelle automobilistiche significa anche più terra disponibile per investimenti redditizi nelle regioni più attraenti.

RISPARMIO COMBUSTIBILE:

- 🚲 Gli attuali livelli di ciclabilità nell'UE corrispondono a un risparmio di carburante di oltre 3 miliardi di litri all'anno, che corrisponde al consumo di carburante per il trasporto su strada di un paese come l'Irlanda.
- 🚲 Il valore di questi risparmi di carburante è di quasi 4 miliardi di euro.

PRODUZIONE DEI RIFIUTI:

- 🚲 Il peso medio di un'auto nell'UE nel 2017 era di quasi 1.400 kg, una bicicletta raramente pesa più di 20 kg, ovvero l'1,5% del peso di un'auto. Ciò significa che sono necessarie molte meno risorse per la sua costruzione.
- 🚲 Alcune delle risorse sono le stesse, ma utilizzate in quantità molto inferiori (ad esempio acciaio, alluminio, polimeri diversi), altre, come il platino o il palladio per le marmitte catalitiche che causano emissioni significative e danni ambientali durante la loro estrazione, non sono affatto utilizzate per la produzione di biciclette.

10.4. Salute

- 🚲 La ciclabilità previene 18.110 decessi prematuri all'anno nell'UE-28. Ciò corrisponde a un valore economico di 52 miliardi di euro all'anno.
- 🚲 La ciclabilità contribuisce anche a una vita più sana, contribuendo a prevenire un gran numero di malattie gravi e croniche, ad esempio: malattie cardio-vascolari, diabete (tipo 2), cancro al seno, cancro al colon, osteoporosi.

SALUTE MENTALE:

- 🚲 Impegnarsi in attività fisica moderata come la ciclabilità riduce il rischio per il morbo di Alzheimer del 29% e per il declino cognitivo di circa il 26%.
- 🚲 L'attività fisica riduce anche del 17% lo sviluppo della depressione, come viene riportato in un largo studio di meta-analisi.

SVILUPPO INFANTILE:

- 🚲 4 ore dopo l'arrivo in classe, i livelli di concentrazione dei bambini che vanno in bicicletta o a piedi a scuola sono superiori dell'8% rispetto a quelli che si fanno dare un passaggio in auto.

ASSENTEISMO:

- 🚲 I dipendenti che vanno regolarmente al lavoro in bicicletta hanno in media 1,3 giorni di assenza per malattia in meno all'anno.
- 🚲 Ciò significa un guadagno di quasi 5 miliardi di euro all'anno per i datori di lavoro di tutta l'UE.
- 🚲 Questo importo corrisponde all'incirca al costo diretto e indiretto dell'assenza per malattia per l'economia austriaca.

10.5. Benefici sociali e qualità di vita

QUALITÀ DEL TEMPO:

- 🚲 Studi effettuati a Londra, Montreal, negli Stati Uniti e in Colombia dimostrano che i pendolari ciclisti sono i più o tra i più soddisfatti dei loro viaggi di lavoro.

SPAZIO PUBBLICO:

- 🚲 La bicicletta è molto efficiente in termini di spazio: Durante 1 ora, 7 volte più biciclette delle auto possono attraversare uno spazio di 3,5 metri di larghezza in un ambiente urbano.
- 🚲 Il posto necessario per il parcheggio di una singola auto può contenere fino a 15 biciclette.

UGUAGLIANZA:

- 🚲 I costi annuali per il possesso e l'utilizzo di una bicicletta ammontano solo al 5% o al 10% circa (per le biciclette elettriche) rispetto ai costi per il possesso e l'utilizzo di un'auto. Fornendo un'opzione di trasporto a basso costo, la bicicletta può aiutare a rendere i posti di lavoro e la partecipazione alla vita sociale più accessibili alle fasce di popolazione svantaggiate.
- 🚲 Negli Stati Uniti, le famiglie a basso reddito - gli americani che guadagnano meno di 20.000 dollari all'anno - hanno il doppio delle probabilità di affidarsi alle biciclette per le esigenze di trasporto di base come l'andare al lavoro.

PARI OPPORTUNITÀ:

- 🚲 La ricerca mostra che le donne tendono a beneficiare maggiormente dei livelli più elevati di mobilità ciclistica. Ad esempio, poiché si occupano ancora della maggior parte della mobilità dei bambini e degli anziani in famiglia, guadagnano più tempo libero se i bambini e gli anziani possono intraprendere viaggi in bicicletta in modo autonomo e non hanno bisogno di un passaggio in auto.

CONNETTIVITÀ SOCIALE:

- 🚲 La ciclabilità è un'attività sociale. Riunendo le persone e collegando i quartieri, fornisce il potenziale per migliorare le interazioni sociali e per un maggiore scambio tra di loro. Può mettere in contatto persone di diversa provenienza e classe sociale, migliorando così la coesione della società.

ACCESSIBILITÀ:

- 🚲 La bicicletta aumenta l'accessibilità, non solo all'occupazione, ma anche ai luoghi di scambio sociale e culturale.
- 🚲 Negli ultimi anni, le lezioni di ciclabilità per i rifugiati sono state un successo in diversi paesi dell'UE, tra cui Svezia, Germania, Paesi Bassi o Finlandia. Spesso gestite da organizzazioni membri dell'ECF, queste iniziative danno ai rifugiati, e in particolare alle donne, la possibilità di partecipare più attivamente alla società, offrendo loro un facile accesso alle relative strutture.



11. Bibliografia

Documenti legislativi principali:

1. Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo e migrazione, al Fondo per la Sicurezza interna e allo Strumento per la gestione delle frontiere e i visti COM/2018/375 final - 2018/0196 (COD).
2. Proposta per un Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e al Fondo di coesione COM/2018/372 final - 2018/0197 (COD).

Accordi di Partenariato e Programmi operativi:

1. Integrated Regional Operational Programme: Slovakia 2014-2020.
2. Operational Programme: Andalusia 2014-2020.
3. Operational Programme: Bourgogne 2014-2020.
4. Operational Programme: Bourgogne 2014-2020.
5. Operational Programme: Lombardia 2014-2020
6. Operational Programme: Lorraine 2014-2020.
7. Operational Programme: Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020.
8. Operational Programme: Toscana 2014-2020
9. Partnership Agreement: România 2014-2020.
10. Partnership Agreement: Croatia 2014-2020.
11. Partnership Agreement: Czech Republic 2014-2020.
12. Partnership Agreement: France 2014-2020.
13. Partnership Agreement: Lithuania 2014-2020.
14. Partnership Agreement: Poland 2014-2020.
15. Partnership Agreement: Slovakia 2014-2020
16. Partnership Agreement: Spain 2014-2020

Documenti specifici al Paese:

1. Semestre Europeo 2020: Relazione per paese – Italia.
2. Semestre Europeo 2020: Raccomandazioni specifiche per paese – Italia.
3. Piano Nazionale per l'Energia e il Clima – Italia.

Altre fonti rilevanti:

1. Handbook on the external costs of transport, European Commission, January 2019.
2. The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe, ECF, December 2018.
3. Cycling for Growth Using European Funds, ECF, December 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, 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, June 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, Goldstein Market Intelligence, ed. 2020.
7. Fabian Küster, Maya Watson: Cycling Underrepresented in EU Member States' Final National Energy and Climate Plans. ECF, October 2020.

European Cyclists' Federation asbl

**Avenue des Arts, 7
1210 Brussels, Belgium
office@ecf.com**

