



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

# Audizione IX Commissione Camera

## Francesco Baroncini – ECF Consiglio di amministrazione



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



Cycling  
Industries  
Europe

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

[www.ecf.com](http://www.ecf.com)

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

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

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



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](http://www.ecf.com)

## Parlamento europeo

2019-2024



### TESTI APPROVATI

#### P9\_TA(2023)0058

#### Sviluppare una strategia dell'UE in materia di traffico ciclistico

Risoluzione del Parlamento europeo del 16 febbraio 2023 sull'elaborazione di una strategia dell'UE per la mobilità ciclabile (2022/2909(RSP))

*Il Parlamento europeo,*

- visto il pacchetto della Commissione "Pronti per il 55 %" del 14 luglio 2021 sulla realizzazione del Green Deal europeo,
- vista la comunicazione della Commissione del 18 maggio 2022 sul risparmio energetico nell'UE (COM(2022)0240),
- vista la comunicazione della Commissione del 14 dicembre 2021 intitolata "Il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana" (COM(2021)0811),
- vista la comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020, dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" (COM(2020)0789),
- visto il regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione, del 17 gennaio 2019, che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese<sup>1</sup>,
- visto il parere del Comitato delle regioni del 12 ottobre 2016 dal titolo "Una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica"<sup>2</sup>,
- vista la relazione speciale n. 6/2020 della Corte dei conti europea dal titolo "Mobilità urbana sostenibile nell'UE: senza l'impegno degli Stati membri non potranno essere apportati miglioramenti sostanziali",
- vista la comunicazione della Commissione, del 10 marzo 2020, dal titolo "Una nuova strategia industriale per l'Europa" (COM(2020)0102),
- vista la sua risoluzione del 20 gennaio 2021 sulla revisione degli orientamenti relativi

<sup>1</sup> GU L 16 del 18.1.2019, pag. 108.

<sup>2</sup> GU C 88 del 21.3.2017, pag. 49.



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



Cycling  
Industries  
Europe

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

[www.ecf.com](http://www.ecf.com)

## Approvata all'unanimità nel febbraio 2023

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

Parlamento europeo

2019-2024



TESTI APPROVATI

P9\_TA(2023)0058

**Sviluppare una strategia dell'UE in materia di traffico ciclistico**

Risoluzione del Parlamento europeo del 16 febbraio 2023 sull'elaborazione di una strategia dell'UE per la mobilità ciclabile (2022/2909(RSP))

*Il Parlamento europeo,*

- visto il pacchetto della Commissione "Pronti per il 55 %" del 14 luglio 2021 sulla realizzazione del Green Deal europeo,
- vista la comunicazione della Commissione del 18 maggio 2022 sul risparmio energetico nell'UE (COM(2022)0240),
- vista la comunicazione della Commissione del 14 dicembre 2021 intitolata "Il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana" (COM(2021)0811),
- vista la comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020, dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" (COM(2020)0789),
- visto il regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione, del 17 gennaio 2019, che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese<sup>1</sup>,
- visto il parere del Comitato delle regioni del 12 ottobre 2016 dal titolo "Una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica"<sup>2</sup>,
- vista la relazione speciale n. 6/2020 della Corte dei conti europea dal titolo "Mobilità urbana sostenibile nell'UE: senza l'impegno degli Stati membri non potranno essere apportati miglioramenti sostanziali",
- vista la comunicazione della Commissione, del 10 marzo 2020, dal titolo "Una nuova strategia industriale per l'Europa" (COM(2020)0102),
- vista la sua risoluzione del 20 gennaio 2021 sulla revisione degli orientamenti relativi

<sup>1</sup> GU L 16 del 18.1.2019, pag. 108.

<sup>2</sup> GU C 88 del 21.3.2017, pag. 49.



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](http://www.ecf.com)

## Proposta della Commissione al Parlamento e al Consiglio

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



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



Cycling  
Industries  
Europe

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

[www.ecf.com](http://www.ecf.com)



- Plastica, 300 gr



Acciaio, 1.500 kg (a vuoto)



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](http://www.ecf.com)

# Bici assistita o motorino elettrico?



Bici assistita



Ciclomotori a pedali



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](http://www.ecf.com)

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

Bisogna per forza pedalare per avanzare

Se non si pedala, la bici si ferma

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

Le bici a pedalata assistita rispondono agli standard EN15194

**Sono biciclette a tutti gli effetti**



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](http://www.ecf.com)

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

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



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

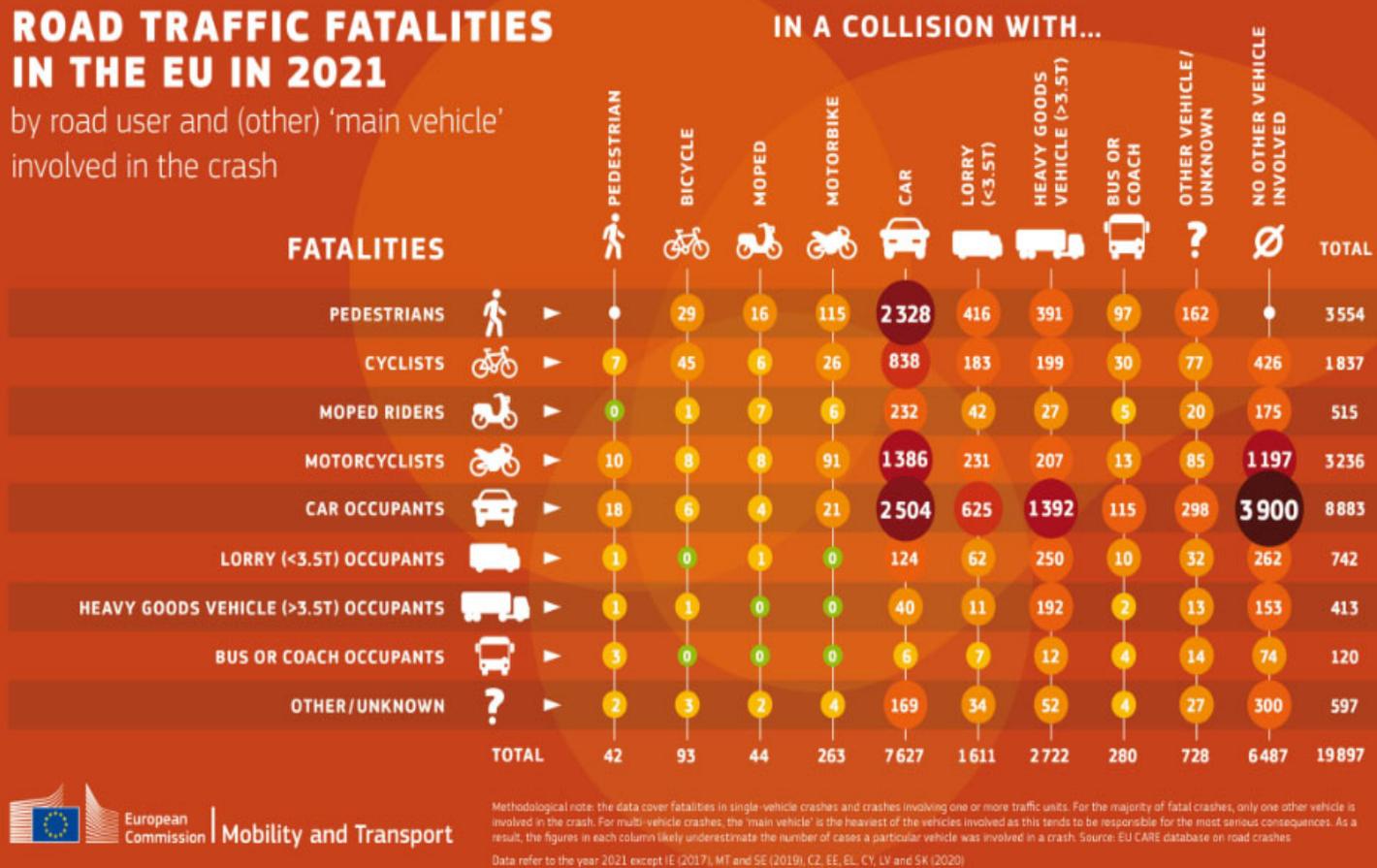
[www.ecf.com](http://www.ecf.com)

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

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

Le biciclette causano pochi incidenti gravi e pochissimi fatali





Le persone che usano la bici sono le più varie.

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

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

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

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



Si colpirebbe non i ciclisti ma i costruttori, eccellenza italiana, che venderebbero meno bici, stante la burocratizzazione dell'acquisto. Sono diverse le imprese che, anche di recente, si riconvertono alla produzione di e-Bikes.

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



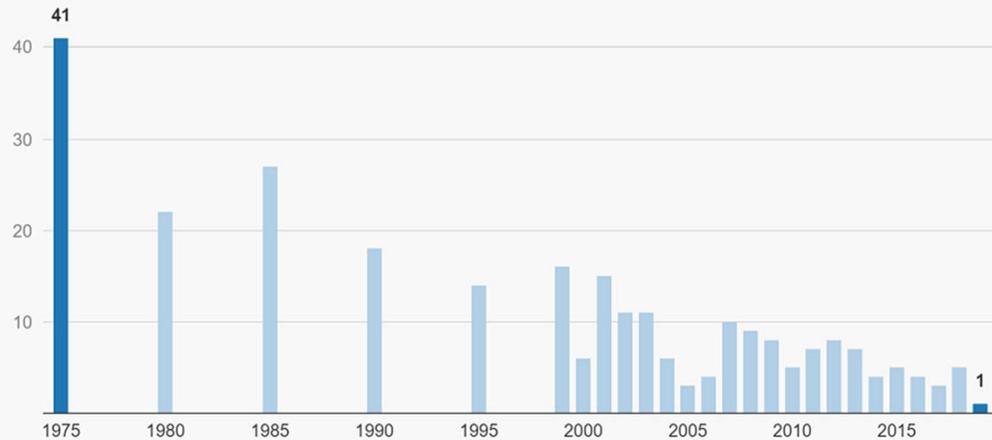
ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union



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

[www.ecf.com](http://www.ecf.com)

## Antall trafikdrepte i Oslo

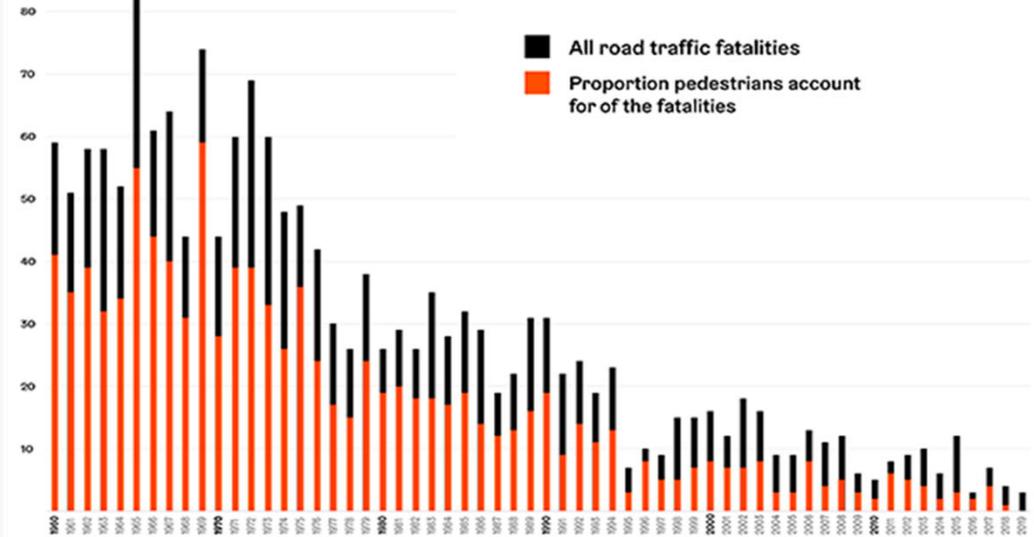


Siste 20 år og hvert femte år siden 1975

Kilde: Statens vegvesen

Aftenposten

## Road traffic accident deaths in Helsinki in 1960–2019



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



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



Cycling Industries Europe

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

[www.ecf.com](http://www.ecf.com)

Velocità ridotta a 30 km/h in tutta la città

Controlli sul rispetto dei limiti

Ambiente stradale ridisegnato in favore di biciclette e pedoni

Strade chiuse al traffico auto (eccetto disabili)

## Altri risultati

Migliore qualità dell'aria

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



# Francesco Baroncini

ECF

[francescobaroncini71@gmail.com](mailto:francescobaroncini71@gmail.com)

329 7750208



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



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

[www.ecf.com](http://www.ecf.com)



---

**TESTI APPROVATI**

---

**P9\_TA(2023)0058**

**Sviluppare una strategia dell'UE in materia di traffico ciclistico**

**Risoluzione del Parlamento europeo del 16 febbraio 2023 sull'elaborazione di una strategia dell'UE per la mobilità ciclabile (2022/2909(RSP))**

*Il Parlamento europeo,*

- visto il pacchetto della Commissione "Pronti per il 55 %" del 14 luglio 2021 sulla realizzazione del Green Deal europeo,
- vista la comunicazione della Commissione del 18 maggio 2022 sul risparmio energetico nell'UE (COM(2022)0240),
- vista la comunicazione della Commissione del 14 dicembre 2021 intitolata "Il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana" (COM(2021)0811),
- vista la comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020, dal titolo "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" (COM(2020)0789),
- visto il regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione, del 17 gennaio 2019, che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese<sup>1</sup>,
- visto il parere del Comitato delle regioni del 12 ottobre 2016 dal titolo "Una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica"<sup>2</sup>,
- vista la relazione speciale n. 6/2020 della Corte dei conti europea dal titolo "Mobilità urbana sostenibile nell'UE: senza l'impegno degli Stati membri non potranno essere apportati miglioramenti sostanziali",
- vista la comunicazione della Commissione, del 10 marzo 2020, dal titolo "Una nuova strategia industriale per l'Europa" (COM(2020)0102),
- vista la sua risoluzione del 20 gennaio 2021 sulla revisione degli orientamenti relativi

---

<sup>1</sup> GU L 16 del 18.1.2019, pag. 108.

<sup>2</sup> GU C 88 del 21.3.2017, pag. 49.

alla rete transeuropea di trasporto (TEN-T)<sup>1</sup>,

- vista la sua risoluzione del 6 ottobre 2021 sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime"<sup>2</sup>,
  - vista la dichiarazione rilasciata il 30 giugno 2022 dal vicepresidente esecutivo della Commissione Frans Timmermans in occasione del vertice sulla bicicletta a Copenaghen,
  - visto il principio di sussidiarietà e, in particolare, l'articolo 5, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
  - vista la dichiarazione degli Stati membri sulla mobilità ciclabile come modalità di trasporto rispettosa dell'ambiente, approvata durante la Presidenza lussemburghese dell'UE nell'ottobre 2015,
  - visti gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, in particolare l'obiettivo 11 su città e comunità sostenibili, in cui si ritiene che l'uso della bicicletta renda le città e gli insediamenti umani più inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili,
  - vista la dichiarazione della Commissione del 7 luglio 2022 in risposta all'interrogazione alla Commissione sullo sviluppo di una strategia dell'UE in materia di traffico ciclistico (O-000025/2022 – B9-0017/2022),
  - visto l'articolo 132, paragrafo 2, del suo regolamento,
  - vista la proposta di risoluzione della commissione per i trasporti e il turismo,
- A. considerando che i trasporti sono una fonte significativa di inquinamento atmosferico e che i modi di trasporto sostenibili, come gli spostamenti in bicicletta, sono essenziali per conseguire gli obiettivi dell'UE in materia di clima e riduzione dell'inquinamento e per realizzare le ambizioni dell'Unione nell'ambito delle iniziative "Risparmio energetico nell'UE" e REPowerEU;
- B. considerando che l'uso della bicicletta apporta molti benefici, tra cui una migliore salute, una riduzione del traffico stradale e dell'inquinamento acustico, una migliore qualità dell'aria, una crescita economica e benefici ambientali e sociali;
- C. considerando che la bicicletta è un mezzo di trasporto relativamente poco costoso, a portata della maggior parte dei cittadini e che promuove un'economia sostenibile;
- D. considerando che sono necessarie infrastrutture ciclabili più sicure per sbloccare il potenziale della mobilità ciclabile, che rappresenta una valida alternativa per gli spostamenti su brevi distanze;
- E. considerando che, nell'UE, l'ecosistema della bicicletta rappresenta già più di 1 000 piccole e medie imprese (PMI) e 1 milione di posti di lavoro e può crescere fino a 2 milioni di posti di lavoro entro il 2030; che le biciclette elettriche rappresentano

---

<sup>1</sup> GU C 456 del 10.11.2021, pag. 47.

<sup>2</sup> GU C 132 del 24.3.2022, pag. 45.

un'opportunità per la crescita dell'industria della bicicletta, in quanto offrono il potenziale per creare posti di lavoro verdi e assorbire i lavoratori riqualificati provenienti da altri settori;

- F. considerando che la mancanza di parcheggi sicuri e di misure per prevenire i furti, nonché la mancanza di piste ciclabili dedicate sono due dei principali ostacoli nell'attrarre nuovi utenti e realizzare appieno il potenziale della mobilità ciclabile nelle città;
1. ritiene che la mobilità ciclabile debba essere riconosciuta come un modo di trasporto a pieno titolo; chiede alla Commissione di elaborare una strategia europea dedicata in materia di mobilità ciclabile con l'obiettivo di raddoppiare il numero di chilometri percorsi in bicicletta in Europa entro il 2030; invita la Commissione a garantire la raccolta armonizzata di dati sulla mobilità ciclabile, compresi i dati industriali;
  2. osserva che la mobilità ciclabile è aumentata in risposta alla pandemia di COVID-19 e all'aumento del prezzo dei combustibili fossili dalla guerra di aggressione illegale della Russia contro l'Ucraina; incoraggia le autorità regionali e locali a valutare la possibilità di mantenere le infrastrutture ciclabili realizzate in risposta alla pandemia attraverso i loro regolari processi di pianificazione urbana e ad adottare azioni concrete per integrare adeguatamente la mobilità ciclabile nei loro quadri per la mobilità urbana, riconoscendo nel contempo il suo potenziale per contribuire a una migliore connettività tra le aree suburbane e i centri urbani, in particolare attraverso le autostrade ciclabili;
  3. incoraggia, al fine di promuovere la multimodalità, la creazione di sinergie tra l'uso della bicicletta e altri modi di trasporto, ad esempio mettendo a disposizione più posti per le biciclette sui treni e predisponendo aree di parcheggio più sicure per le biciclette nelle stazioni e negli snodi della mobilità;
  4. ritiene che le politiche europee dovrebbero tenere debitamente conto della mobilità ciclabile nella costruzione o nell'ammmodernamento dell'infrastruttura TEN-T, compresa l'aggiunta di piste ciclabili parallele ai binari ferroviari e alle vie navigabili interne, ove possibile;
  5. incoraggia gli Stati membri e le autorità locali ad aumentare in modo significativo gli investimenti nella costruzione di infrastrutture ciclabili separate, a integrare programmi di bike ed e-bike sharing a prezzi accessibili nelle reti dei loro piani di mobilità e a tenere conto della mobilità ciclabile come soluzione vitale dell'ultimo miglio nei nodi urbani;
  6. sottolinea che la pianificazione delle infrastrutture urbane dovrebbe essere sviluppata conformemente alla legislazione dell'UE in materia di sicurezza stradale, comprese le norme di sicurezza per gli spostamenti in bicicletta; invita la Commissione ad accelerare i lavori relativi agli orientamenti sui requisiti di qualità per infrastrutture ciclabili sicure e di alta qualità di cui alla direttiva GSIS<sup>1</sup>; sottolinea la necessità di migliorare le tecnologie dei sistemi di trasporto intelligenti affinché diventino più efficaci nel

---

<sup>1</sup> Direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 305 del 26.11.2019, pag. 1).

riconoscere i ciclisti sulla strada;

7. invita la Commissione a riconoscere il settore della bicicletta, compresa la produzione di batterie per le biciclette elettriche e l'economia circolare, e in particolare le PMI, come partner legittimo nell'ecosistema della strategia industriale dell'UE, nonché nei programmi relativi alle infrastrutture industriali e nei regimi di finanziamento; invita la Commissione e gli Stati membri a incoraggiare progetti relativi agli spostamenti in bicicletta e ai settori connessi quali, tra gli altri, la mobilità, il turismo, la salute e lo sport;
8. invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere la produzione di biciclette e componenti "Made in Europe", stimolando in tal modo la competitività dell'industria dell'UE, colmando la carenza di investimenti, mantenendo condizioni di parità a livello mondiale e stimolando la rilocalizzazione e la sicurezza delle catene di approvvigionamento, promuovendo posti di lavoro di alta qualità, creando "cluster ciclistici" e rafforzando la formazione professionale connessa al settore;
9. invita la Commissione e gli Stati membri a garantire l'accessibilità delle piste ciclabili per le persone a mobilità ridotta, nonché a rendere l'uso della bicicletta abordabile per i gruppi vulnerabili; osserva che il Fondo sociale europeo per il clima e i fondi strutturali e di investimento possono aiutare le persone più colpite dalla "povertà dei trasporti" sostenendo l'acquisto di biciclette o l'accesso a servizi di bike sharing;
10. invita la Commissione, gli Stati membri e le autorità regionali e locali a condurre campagne educative e di formazione, comprese campagne di informazione, per sensibilizzare in merito alla sicurezza stradale, sostenendo l'uso sicuro della bicicletta e della bicicletta elettrica; invita inoltre la Commissione a proporre orientamenti sulla sicurezza degli spostamenti in bicicletta (uso del casco, limitazioni legate all'età, trasporto di bambini, ecc.) e chiede che si presti particolare attenzione alla promozione dell'uso della bicicletta tra le donne e gli anziani, in particolare migliorando la sicurezza;
11. osserva, in tale contesto, che un'applicazione e un monitoraggio adeguati sono essenziali per la sicurezza e protezione degli utenti e chiede che si ponga l'accento sull'applicazione delle norme esistenti al fine di garantire la coesistenza rispettosa dei diversi modi di trasporto;
12. sottolinea il potenziale della bicicletta elettrica per promuovere l'uso della bicicletta; osserva che, al fine di mantenere una diffusione e un accesso rapidi alle biciclette elettriche, è necessario procedere a un'adeguata classificazione giuridica delle biciclette elettriche in grado di raggiungere velocità fino a 25 km/h nella legislazione dell'UE e in quella nazionale;
13. sottolinea che, nella pianificazione degli alloggi, è opportuno prestare la dovuta attenzione a parcheggi sicuri e protetti per le biciclette e alla capacità di ricarica per le biciclette elettriche;
14. incoraggia le imprese, le organizzazioni pubbliche e le istituzioni a promuovere l'uso della bicicletta mediante incentivi specifici, compresi programmi per i dipendenti e l'installazione di un numero sufficiente di parcheggi per biciclette con caricabatterie per biciclette elettriche, e fornendo servizi sanitari adeguati;

15. sottolinea che il cicloturismo e il ciclismo nelle zone rurali devono essere sostenuti accelerando lo sviluppo della rete EuroVelo e delle sue 17 piste ciclabili, in particolare fornendo maggiore sostegno e sfruttando le sinergie con la rete TEN-T;
16. incoraggia gli Stati membri a ridurre le aliquote IVA per la fornitura, il noleggio e la riparazione di biciclette e biciclette elettriche;
17. invita la Commissione a designare il 2024 Anno europeo della bicicletta;
18. incarica la sua Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione e agli Stati membri e ai loro parlamenti.



# DICHIARAZIONE EUROPEA SULLA MOBILITÀ CICLISTICA



#EUGreenDeal



# **DICHIARAZIONE EUROPEA SULLA MOBILITÀ CICLISTICA**

**Proposta  
della Commissione al Parlamento  
e al Consiglio  
per una dichiarazione  
sul Ciclismo**

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

### *Preambolo*

Considerando quanto segue:

- (1) I trasporti sono fondamentali per l'inclusione sociale e lo sviluppo economico, per creare posti di lavoro e promuovere l'accesso ad altri servizi essenziali, quali l'occupazione, l'istruzione, la sanità e l'assistenza. Costituiscono però ancora una fonte notevole di emissioni di gas a effetto serra e di inquinamento atmosferico, acustico e idrico. La congestione del traffico rimane una sfida impegnativa per l'efficienza dei sistemi di trasporto, che riduce inoltre la vivibilità delle zone colpite, con considerevoli costi per la società e l'economia.
- (2) Le forme di trasporto sostenibili sono essenziali per il conseguimento degli obiettivi dell'UE in tema di clima, azzeramento dell'inquinamento ed efficienza energetica. Tra queste, la mobilità ciclistica è una delle più sostenibili, salutari ed efficienti, con un notevole potenziale per quanto riguarda il contributo alla decarbonizzazione dei trasporti urbani e all'obiettivo a livello di UE della riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto al 1990, nonché del conseguimento della neutralità climatica entro il 2050, in linea con la normativa europea sul clima<sup>1</sup>. Ciò aiuterà inoltre a progredire verso l'obiettivo "inquinamento zero"<sup>2</sup>, con numerosi benefici collaterali in altri settori. Nell'ambito dei nostri obiettivi climatici, un ulteriore sviluppo della mobilità ciclistica è particolarmente importante per le città europee.
- (3) La mobilità ciclistica coinvolge una gamma ampia e dinamica di veicoli stradali a propulsione umana, tra cui biciclette per vari terreni, cargo bike, biciclette per il trasporto di bambini, biciclette per persone con disabilità, tricicli per adulti, biciclette reclinabili, velomobili, tandem, biciclette elettriche, pedelec veloci e rimorchi per bici. Tali veicoli, che soddisfano un ampio ventaglio di esigenze in materia di trasporti e mobilità, necessitano di infrastrutture adeguate. La mobilità ciclistica svolge un ruolo sempre più importante per il trasporto urbano delle merci, in particolare per le consegne di pacchi e lo shopping, grazie alle cargo bike e simili. Al fine di sfruttare appieno il potenziale della mobilità ciclistica, le politiche in materia dovrebbero riflettere tale diversità.
- (4) Affinché possa esprimere appieno il proprio potenziale, la mobilità ciclistica dovrebbe essere oggetto di adeguate politiche di mobilità urbana a tutti i livelli di governance e finanziamento, pianificazione dei trasporti, sensibilizzazione, assegnazione degli spazi, elaborazione delle norme di sicurezza e realizzazione di infrastrutture adeguate, anche con un'attenzione particolare nei confronti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Ad esempio, il concetto dell'UE per la pianificazione della mobilità urbana

---

<sup>1</sup> [Regolamento \(UE\) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento \(CE\) n. 401/2009 e il regolamento \(UE\) 2018/1999 \("Normativa europea sul clima"\).](#)

COM(2020) 789 final.

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

sostenibile<sup>3</sup> pone al centro la mobilità attiva, compresa quella ciclistica. Le misure a sostegno della mobilità ciclistica devono essere comunicate nell'ambito del pilastro relativo alla decarbonizzazione dei piani nazionali per l'energia e il clima e devono essere adeguatamente prese in considerazione nei piani della missione di Orizzonte Europa su 100 città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030.

- (5) La mobilità ciclistica migliora l'inclusività sociale, contribuendo alla salute fisica e mentale e al benessere delle persone. Si tratta di un'attività fisica moderata che riduce i rischi per la salute e i decessi prematuri legati a stili di vita sedentari. Le biciclette a pedalata assistita (biciclette elettriche, pedelec veloci) sono sempre più popolari: consentono di coprire distanze più lunghe, soddisfano le esigenze di mobilità e di trasporto delle famiglie e delle piccole e medie imprese (PMI) e raggiungono gruppi ulteriori, come gli anziani e le persone con disabilità o a mobilità ridotta.
- (6) Maggiori e migliori infrastrutture ciclabili sicure in tutta l'UE sono essenziali per attrarre un maggior numero di persone verso la mobilità ciclistica, all'interno delle zone urbane e rurali e tra di esse. Una migliore infrastruttura ciclabile andrà a beneficio anche di altri mezzi, come le soluzioni di micromobilità.
- (7) Per far crescere la platea di quanti ricorrono alla mobilità ciclistica sono necessari finanziamenti appositi a livello locale, nazionale ed europeo. Un livello adeguato di investimenti è un prerequisito per migliorare in modo significativo le condizioni per la mobilità ciclistica ed eseguire la manutenzione delle infrastrutture.
- (8) La sicurezza è un prerequisito per incoraggiare le persone a ricorrere alla mobilità ciclistica, in particolare i gruppi che potrebbero avere ancora esitazioni, tra cui molte donne, bambini e anziani. Oltre a infrastrutture più sicure, come piste ciclabili separate e parcheggi sicuri, tutti gli elementi dell'approccio "Safe System" devono essere applicati sia ai veicoli della mobilità ciclistica che a quelli motorizzati e ai conducenti che condividono la strada con i ciclisti. Ciò comprende velocità sicure, un uso sicuro delle strade e veicoli sicuri, il tutto sostenuto da una rigorosa applicazione delle norme sulla circolazione stradale. L'elaborazione di norme per le piste ciclabili aumenterebbe la sicurezza delle nuove infrastrutture ciclabili fin dalla progettazione. La formazione e l'istruzione, ad esempio nelle scuole, possono contribuire a promuovere una mobilità ciclistica sicura.
- (9) L'industria europea della mobilità ciclistica è innovatrice e leader a livello mondiale, e costituisce un settore economico importante e in crescita. Attualmente rappresenta oltre 1 000 PMI<sup>4</sup> e assicura un milione di posti di lavoro, con potenziale per molti altri.
- (10) La mobilità ciclistica costituisce anche un fattore determinante per il turismo sostenibile e contribuisce alla connettività all'interno delle zone rurali e urbane e tra di esse, in particolare in combinazione con treni, autobus e altri modi di trasporto, per dare vita a servizi di mobilità multimodale. Apporta benefici tangibili all'economia locale, in particolare alle PMI.
- (11) I dati sulla mobilità ciclistica non sono raccolti in modo coerente nell'UE. Ciò incide sulla scelta ottimale degli investimenti nel settore dei trasporti e sulla valutazione dell'efficacia delle misure già adottate.
- (12) Si prevede che i principi inclusi nella presente dichiarazione contribuiranno al conseguimento degli obiettivi climatici e ambientali dell'UE, compresi in particolare il

---

<sup>3</sup> Raccomandazione (UE) 2023/550 della Commissione, dell'8 marzo 2023, sui programmi nazionali di sostegno alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

<sup>4</sup> In particolare assistenza e riparazione, vendita al dettaglio ecc.

piano d'azione per l'inquinamento zero<sup>5</sup> e gli altri obiettivi del Green Deal europeo, della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>6</sup> e del nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana<sup>7</sup>.

- (13) Nel febbraio 2023 il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione sull'elaborazione di una strategia dell'UE per la mobilità ciclistica<sup>8</sup>. Nel 2022 sei Stati membri dell'UE hanno messo a punto una dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica, che ad oggi è stata sottoscritta dalla maggior parte degli Stati membri<sup>9</sup>.
- (14) La promozione e l'attuazione dei principi contenuti nella presente dichiarazione costituiscono un impegno politico per l'Unione. L'Unione è responsabile dell'attuazione della presente dichiarazione in collaborazione con i suoi Stati membri, conformemente alle rispettive competenze e nel pieno rispetto del diritto dell'Unione.

### ***Dichiarazione sulla mobilità ciclistica***

Intendiamo sfruttare tutto il potenziale della mobilità ciclistica nell'UE. La dichiarazione riconosce che la mobilità ciclistica è una delle forme di trasporto e svago più sostenibili, accessibili e inclusive, a basso costo e salutari, e prende atto della sua importanza fondamentale per la società e l'economia europea. La dichiarazione dovrebbe fungere da bussola strategica per le politiche e le iniziative attuali e future sulla mobilità ciclistica.

Dichiariamo pertanto quanto segue:

#### *Capo I – Sviluppo e rafforzamento delle politiche sulla mobilità ciclistica*

**Insieme alle autorità regionali e locali, l'UE e i suoi Stati membri hanno un ruolo fondamentale da svolgere nel sostenere l'ulteriore diffusione della mobilità ciclistica.**

Ci impegniamo a:

1. sviluppare, adottare e rafforzare le politiche e le strategie in tema di mobilità ciclistica a tutti i livelli di governance;
2. adottare le misure necessarie per attuare tali politiche e strategie il più rapidamente possibile;
3. dare priorità alle misure a favore della mobilità ciclistica per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile, che includano anche la fascia più ampia di pendolarismo oltre i confini comunali;
4. incoraggiare le imprese, le organizzazioni e le istituzioni a promuovere la mobilità ciclistica attraverso programmi di gestione della mobilità, come incentivi a recarsi al lavoro in bicicletta, la fornitura di biciclette (elettriche) aziendali, parcheggi e strutture adeguati per la mobilità ciclistica e l'uso di servizi di consegna basati sulle biciclette;
5. promuovere la mobilità ciclistica come mezzo salutare di trasporto o svago mediante campagne di sensibilizzazione e promozione, lo sviluppo di capacità e la formazione di professionisti della mobilità attiva, anche nei pertinenti consessi internazionali.

---

<sup>5</sup> Comunicazione della Commissione, Un percorso verso un pianeta più sano per tutti – Piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

<sup>6</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>7</sup> COM(2021) 811 final.

<sup>8</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058\\_IT.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_IT.html)

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

## *Capo II – Incoraggiamento a una mobilità inclusiva, salutare e a prezzi accessibili*

**Tutti, comprese le persone con disabilità o a mobilità ridotta, indipendentemente dall'età e dal genere, dovrebbero avere accesso alla mobilità, e la mobilità ciclistica può dare un contributo importante in tal senso. La mobilità ciclistica dovrebbe inoltre essere economicamente accessibile a prescindere dal livello di reddito, e dovrebbe essere promossa in quanto vantaggiosa per la salute fisica e mentale.**

Ci impegniamo a:

6. aumentare il ricorso alla mobilità ciclistica per promuovere l'inclusione sociale, prestando particolare attenzione alle esigenze delle donne, dei bambini, degli anziani e dei gruppi vulnerabili ed emarginati;
7. adottare misure per consentire un migliore accesso alla mobilità ciclistica alle persone con disabilità o a mobilità ridotta;
8. adottare misure per promuovere la mobilità attiva degli anziani e contribuire in tal modo all'invecchiamento attivo;
9. fornire una formazione mirata sulla mobilità ciclistica, in particolare ai bambini e ai gruppi vulnerabili ed emarginati;
10. prendere atto della possibilità, per gli Stati membri, di applicare aliquote IVA ridotte per la fornitura, il noleggio e la riparazione di biciclette e biciclette elettriche introdotta dalla direttiva (UE) 2022/542<sup>10</sup> del Consiglio al fine di aumentare l'accessibilità economica.

## *Capo III – Realizzazione di infrastrutture ciclabili più numerose e migliori*

**Migliorare la qualità, la quantità, la continuità e l'attrattiva delle infrastrutture ciclabili è essenziale per promuovere un maggiore ricorso alla mobilità ciclistica.**

Ci impegniamo a:

11. aumentare in modo significativo le infrastrutture ciclabili sicure e coerenti in tutta Europa;
12. elaborare e utilizzare orientamenti dell'UE sulle norme per i requisiti di qualità relativi agli utenti della strada vulnerabili, compresi i ciclisti, ai sensi della direttiva (UE) 2019/1936 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali<sup>11</sup>;
13. riservare spazio sufficiente ai ciclisti e agli altri utenti della strada vulnerabili per aumentare i livelli di sicurezza, in particolare attraverso la separazione fisica delle piste ciclabili dal traffico motorizzato, ove possibile;
14. adoperarci per creare una rete ciclistica coerente nelle città e migliorare la connettività tra le zone suburbane e rurali e i centri delle città, comprensiva di autostrade ciclabili;
15. garantire la disponibilità di posti bici sicuri e protetti nelle zone urbane e rurali, anche presso le stazioni ferroviarie e degli autobus e i nodi di mobilità;

---

<sup>10</sup> Direttiva (UE) 2022/542 del Consiglio, del 5 aprile 2022, recante modifica delle direttive 2006/112/CE e (UE) 2020/285 per quanto riguarda le aliquote dell'imposta sul valore aggiunto (GU L 107 del 6.4.2022, pag. 1).

<sup>11</sup> Direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 305 del 26.11.2019, pag. 1).

16. favorire la realizzazione di punti di ricarica per le biciclette elettriche nell'ambito della pianificazione urbana, oltre che in corrispondenza dei posti bici situati all'interno e all'esterno degli edifici.

#### *Capo IV – Incremento degli investimenti e instaurazione di condizioni favorevoli per la mobilità ciclistica*

### **Sono necessari maggiori investimenti per sfruttare il potenziale della mobilità ciclistica.**

Ci impegniamo a:

17. fornire sostegno tecnico, fondi e finanziamenti per contribuire all'elaborazione e all'attuazione di strategie per la mobilità ciclistica e ai relativi investimenti; ciò comprende l'utilizzo degli strumenti disponibili dell'UE, in particolare il Fondo sociale per il clima, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale, lo strumento di sostegno tecnico<sup>12</sup> e il dispositivo per la ripresa e la resilienza, a sostegno delle misure a favore della mobilità ciclistica;
18. tenere conto della mobilità ciclistica negli investimenti a tutti i livelli di governance<sup>13</sup>.

#### *Capo V – Aumento della sicurezza stradale*

### **Tutti dovrebbero poter circolare in modo sicuro e protetto.**

Ci impegniamo a:

19. adoperarci per realizzare l'obiettivo "zero vittime"<sup>14</sup> (zero vittime della strada entro il 2050), anche per gli utenti della strada vulnerabili, conseguendo nel contempo un traguardo intermedio di riduzione del 50 % dei decessi e delle lesioni gravi entro il 2030, in linea con la dichiarazione di La Valletta<sup>15</sup>;
20. applicare le norme e la legislazione in materia di sicurezza stradale per garantire la coesistenza di diversi mezzi di trasporto, con particolare attenzione alla tutela dei ciclisti e degli altri utenti della strada vulnerabili;
21. fare in modo che le norme relative ai requisiti di sicurezza applicabili alle biciclette elettriche siano sostanziali e promuoverne l'attuazione;
22. migliorare la sicurezza dei posti bici pubblici (compresi il bike sharing e i nodi multimodali) e intensificare gli sforzi per affrontare il problema dei furti di biciclette;
23. rafforzare la formazione in tema di mobilità ciclistica, compreso l'insegnamento ai bambini e ai giovani, e le campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale, in particolare sui principali rischi per i ciclisti, e sostenere l'uso sicuro delle biciclette e delle biciclette elettriche, nonché svolgere opera di sensibilizzazione verso la sicurezza degli utenti della strada vulnerabili nell'ambito dei corsi di formazione dei conducenti.

---

<sup>12</sup> Regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 febbraio 2021, che istituisce uno strumento di sostegno tecnico – [EUR-Lex - 32021R0240 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>13</sup> Anche per quanto riguarda i piani nazionali per l'energia e il clima (introdotti dal regolamento (UE) 2018/1999 sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima).

<sup>14</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_it](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_it)

<sup>15</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/it/pdf>

*Capo VI – Sostegno ai lavori verdi di qualità e allo sviluppo di un'industria europea della mobilità ciclistica di livello mondiale*

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

Ci impegniamo a:

24. creare le condizioni per un aumento della produzione europea di un'ampia gamma di biciclette (tra cui biciclette elettriche, pedelec veloci e biciclette per persone con disabilità) e dei relativi componenti, compresi l'accesso ai materiali, le attrezzature e il mantenimento di condizioni di parità a livello mondiale attraverso gli strumenti di difesa commerciale dell'UE esistenti;
25. sostenere il settore dei servizi per le biciclette, compresi i soggetti dell'economia sociale e l'uso circolare delle biciclette (riutilizzo, riparazione e noleggio);
26. creare condizioni favorevoli per stimolare posti di lavoro di alta qualità e cluster della mobilità ciclistica, anche nel cicloturismo, al fine di aumentare in modo significativo il numero di posti di lavoro di qualità legati alla mobilità ciclistica, sostenere le PMI e promuovere le competenze e la formazione professionale nel settore;
27. rendere il settore più attraente e consentire importanti transizioni professionali da altre industrie rilevanti;
28. riconoscere l'industria europea della mobilità ciclistica quale partner nel sistema di mobilità al fine di rafforzare la resilienza, la sostenibilità, la circolarità e la digitalizzazione nel settore della mobilità ciclistica;
29. sostenere le industrie dei servizi connessi alla mobilità ciclistica, come il bike sharing e la ciclologistica, in particolare nelle città, anche rafforzando l'integrazione della ciclologistica nel sistema logistico.

*Capo VII – Sostegno alla multimodalità e al cicloturismo*

**La mobilità ciclistica dovrebbe svolgere un ruolo chiave per il miglioramento della connettività multimodale e del turismo multimodale, in particolare in combinazione con treni, autobus e altri modi di trasporto, sia nelle zone urbane che in quelle rurali.**

Ci impegniamo a:

30. promuovere e attuare soluzioni multimodali nelle zone urbane, suburbane e rurali, nonché per i viaggi a lunga distanza, creando maggiori sinergie tra la mobilità ciclistica e altri modi di trasporto, ad esempio consentendo il trasporto di un maggior numero di biciclette su autobus e treni e mettendo a disposizione aree di parcheggio protette e più sicure per le biciclette nelle stazioni e nei nodi di mobilità;
31. sostenere i sistemi di bike sharing come soluzione di primo e ultimo miglio per l'accesso ai servizi di trasporto pubblico;
32. creare condizioni favorevoli per sostenere la mobilità ciclistica come mezzo sostenibile di svago e turismo.

*Capo VIII – Miglioramento della raccolta di dati sulla mobilità ciclistica*

**I dati sulla mobilità ciclistica devono essere raccolti allo stesso modo in tutta l'UE per un monitoraggio efficace dei progressi nell'attuazione dei principi e degli impegni contenuti nella presente dichiarazione.**

Ci impegniamo a:

33. monitorare l'attuazione dei nostri impegni;
34. consentire la misurazione continua dei progressi compiuti nel ricorso alla mobilità ciclistica nell'UE stabilendo una base di riferimento a livello di UE che comprenda la lunghezza della rete e la sua densità, la qualità e l'accessibilità delle infrastrutture ciclabili e dei servizi per diversi tipi di utenti, la quota della mobilità ciclistica sul totale delle attività di trasporto e mobilità e il numero di lesioni gravi e decessi tra i ciclisti;
35. sviluppare indicatori armonizzati relativi alla mobilità ciclistica per i nodi urbani della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);
36. elaborare statistiche sulla mobilità ciclistica e sulle relative infrastrutture a livello locale, nazionale e di UE, con la collaborazione tra gli Stati membri ed Eurostat per la raccolta di dati sulla mobilità ciclistica.

# Documento ECF su “Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada D. Lgs 30 aprile 1992 n. 285”

Novembre 2023



Francesco Baroncini – ECF Board member [francescobaroncini71@gmail.com](mailto:francescobaroncini71@gmail.com)

Ceri Woolsgrove - Senior Policy Officer [c.woolsgrove@ecf.com](mailto:c.woolsgrove@ecf.com)



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



Cycling Industries Europe

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

## Casco obbligatorio

ECF e tutte le 65 associazioni aderenti sostengono che l'uso del casco debba essere lasciato alla responsabilità individuale e non imposto dalle autorità. Di fatto, è accertato che ciclisti in genere vivano una vita più lunga e più sana; le lesioni gravi alla testa sono rare e le evidenze scientifiche a favore dell'uso del casco sono deboli. D'altronde è facile comprendere che un casco di plastica del peso di poco più di 200 grammi non offra protezione alcuna dall'impatto con oltre 1.500 kg di acciaio che è il peso medio di un'auto compatta secondo Euro NCAP.

L'effetto principale delle leggi sull'uso del casco, laddove sono state adottate, non è stato quello di migliorare la sicurezza dei ciclisti, ma semmai di scoraggiare l'uso delle bici, di qualsiasi tipo, a detrimento della salute di chi la usa e degli altri benefici per la società (minore traffico, minore inquinamento, maggiore vivibilità...). L'invito che viene quindi porto è quello di:

- concentrarsi su misure consolidate per promuovere l'uso della bicicletta a qualsiasi livello;
- riconoscere che i benefici dell'incremento della ciclabilità superano di gran lunga i rischi;
- astenersi dal promuovere o imporre l'uso del casco senza prove concrete che ciò possa essere vantaggioso ed anche economicamente vantaggioso rispetto ad altre iniziative di sicurezza

Riportiamo qui alcuni argomenti di base che sostengono l'inutilità di rendere obbligatorio l'uso del casco per i ciclisti.

- Lo standard europeo per i caschi da bicicletta è progettato per resistere a forze unidirezionali fino a circa 20 km/h, ovvero il tipo di forze che si verificano quando si cade da una bicicletta ferma o in lento movimento.
- Dopo l'introduzione della legislazione sul casco in Australia non si è registrata alcuna diminuzione delle lesioni alla testa. Dall'introduzione della legge si è tuttavia registrata una diminuzione dei ciclisti<sup>1</sup>.
- Ricerche scientifiche hanno dimostrato che l'uso del casco può effettivamente contribuire ad aumentare gli infortuni<sup>2</sup>, ad esempio lesioni da rotazione, o perché i conducenti si comportano diversamente con i ciclisti che indossano il casco<sup>3</sup>, ovvero meno prudentemente ritenendo che i ciclisti siano più protetti.

Ma la ragione più importante è che il casco obbligatorio è un deterrente all'uso della bicicletta

In Nuova Zelanda l'uso della bici è calato del 55% nel 1989-1990 quando il casco era divenuto obbligatorio<sup>1</sup>

- In Australia (legge del 1991) il declino è stato del 37,5% nel 2011 rispetto al 1985-86<sup>2</sup>. Idem in Canada e, come detto, in Nuova Zelanda<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Cycling for Transport: ongoing New Zealand household travel survey 2003-2007. New Zealand Ministry of Transport. Nov 2008

<sup>2</sup> Gillham C, Rissel C, 2012. Australian per capita cycling participation in 1985/6 and 2011. World Transport Policy & Practice

<sup>3</sup> [http://www.cycle-helmets.com/canada\\_helmets.html](http://www.cycle-helmets.com/canada_helmets.html) and [http://www.cycle-helmets.com/zealand\\_helmets.html](http://www.cycle-helmets.com/zealand_helmets.html)

Il calo è facilmente comprensibile se si pensa a quante persone usano saltuariamente la bici per i piccoli spostamenti, sia per diletto durante un'uscita nel fine settimana con la famiglia per andare al parco, sia in vacanza per raggiungere gli stabilimenti balneari, sia in città per piccole commissioni. Queste persone, che usano la bicicletta saltuariamente, sarebbero definitivamente scoraggiate dal farlo, prenderebbero l'auto aumentando così traffico e inquinamento oltre ai problemi dovuti alla sedentarietà.

Stanti, dunque, i benefici per la salute molto elevati rispetto al rischio di incidenti, anche un piccolo calo nel numero di ciclisti comporterà quasi sempre un netto svantaggio per la salute pubblica<sup>4</sup>. Se infatti consideriamo i benefici per la salute rispetto al costo del rischio di incidenti legati al ciclismo nella proporzione di 20:1, una cifra comunemente usata, allora un calo di solo il 4,7% del numero di ciclisti comporterebbe uno svantaggio pubblico netto anche se i caschi fossero efficaci al 100% contro il 100% dei possibili incidenti, cosa che evidentemente non è. Basti pensare a Michele Scarponi, Davide Rebellin, Silvia Piccini, ciclisti professionisti uccisi in incidenti con mezzi motorizzati durante gli allenamenti, e va sottolineato che i professionisti il casco lo portano sempre e un casco strutturalmente migliore di quelli comunemente in commercio,

## Assicurazione obbligatoria per le bici a pedalata assistita (eBikes)

Le bici a pedalata assistita sono, appunto, biciclette e non motorini e non necessitano di assicurazione.

Esistono in commercio dei motorini con i pedali che vengono venduti come bici ma non lo sono. Di seguito alcune note che distinguono una bici a pedalata assistita (eBike) da un motorino con i pedali.

- Se non si pedala il motore non assiste il ciclista, ovvero ci si ferma proprio come accade con una bici tradizionale.
- L'eBike ha un motore piccolo, poco potente, che aiuta in salita o controvento.
- L'eBike è pensata per andare anche senza l'assistenza del motore, ovvero se il motore è spento o la batteria è scarica, l'eBike torna ad essere una bici tradizionale.
- La velocità massima è fissata a 25 km/h, oltre il motore smette di funzionare. Un ciclista che usi l'eBike va ad una media di 17-18 km/h, circa 2 km/h in più di chi usa la bici tradizionale<sup>5</sup>. Per pedalare a 25 km/h, quale che sia la bici, bisogna essere allenati e in forma e fare un certo sforzo.
- La potenza massima di una eBike è di 250 Watts, che è quella espressa da un ciclista ben allenato, e va detto che raramente l'eBike viene usata al massimo della potenza.
- In Europa la normativa tecnica sulle e-Bikes passa attraverso il gruppo di lavoro sulle biciclette TC333 negli organismi di standardizzazione CEN, non attraverso l'approvazione del veicolo a motore<sup>6</sup>
- Tutti gli Stati membri dell'UE considerano le e-Bike fino a 25 km/h come biciclette e tutti gli Stati membri dell'UE distinguono biciclette ed eBikes come diverse e separate dai veicoli a motore.
- Le eBikes non sono considerate veicoli a motore secondo l'EU Type Approval<sup>7</sup>.
- Le eBikes e i relativi standard sono regolati dalla European Standards Organisation (CEN) all'interno del gruppo di lavoro TC333, and sono prodotte secondo gli standard EN 15194<sup>8</sup>
- L'Unione Europea ha già stabilito<sup>9</sup> di non comprendere le e-Bikes nella Direttiva concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, nella quale è chiaramente specificato che le eBikes non sono un veicolo a motore e le esclude esplicitamente dall'ambito di applicazione della citata direttiva.
- Ancora prima, la Corte di Giustizia Europea ha emesso diverse sentenze affermando che le biciclette elettriche sono biciclette e che sono utilizzate da utenti vulnerabili della strada e non sono veicoli a motore<sup>10</sup>

<sup>4</sup> De Jong, Piet, The Health Impact of Mandatory Bicycle Helmet Laws (February 24, 2010). Risk Analysis, 2012. Available at SSRN:

<http://ssrn.com/abstract=1368064> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1368064>

<sup>5</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0925753515001976> We do not speak about Speed Pedelecs in this document that are the faster and type approved eBikes

<sup>6</sup> [https://standards.cen.eu/dyn/www/f?p=204:32:0:::FSP\\_ORG\\_ID,FSP\\_LANG\\_ID:6314,25&cs=15471628D918031F2386C2FFB70BED679](https://standards.cen.eu/dyn/www/f?p=204:32:0:::FSP_ORG_ID,FSP_LANG_ID:6314,25&cs=15471628D918031F2386C2FFB70BED679)

<sup>7</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013R0168>

<sup>8</sup> [https://standards.cen.eu/dyn/www/f?p=204:32:0:::FSP\\_ORG\\_ID,FSP\\_LANG\\_ID:6314,25&cs=15471628D918031F2386C2FFB70BED679](https://standards.cen.eu/dyn/www/f?p=204:32:0:::FSP_ORG_ID,FSP_LANG_ID:6314,25&cs=15471628D918031F2386C2FFB70BED679)

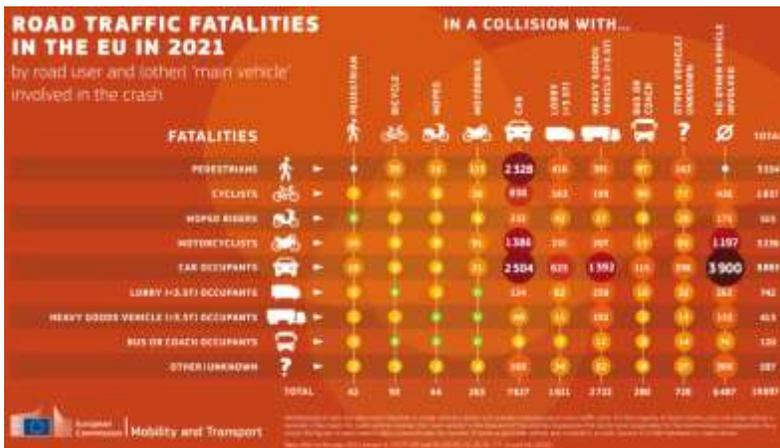
<sup>9</sup> <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2021/2118> with Directive 2021/2118

<sup>10</sup> <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=278515&pageIndex=0&doclang=EN&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=1275782>

Estendere l'ambito di applicazione della Direttiva ad alcuni milioni di e-Bikes già in circolazione comporterebbe inoltre costi enormi per l'implementazione e i controlli.

In Svizzera, fino a poco tempo fa era obbligatorio avere una sorta di patente "Velo Vignette" (adesivo per bicicletta) dal costo di 5-10 Franchi. L'idea era quella di cercare di ottenere una copertura assicurativa per la responsabilità civile della bicicletta e delle eBikes al 100%. Tuttavia, nel 2012, il Parlamento svizzero ha abolito le Velo Vignette<sup>11</sup> a causa degli ingenti costi sostenuti a fronte dei limitati benefici ricevuti. Le autorità pubbliche di Toronto (Canada) hanno stabilito che un sistema di licenze costerebbe circa due o tre volte di più delle entrate e di conseguenza non è stato preso in considerazione dalle autorità pubbliche.

## Le eBikes non sono così pericolose da richiedere l'assicurazione obbligatoria



I conducenti di veicoli a motore necessitano di formazione adeguata, esami approfonditi e una patente perché sono coinvolti in quasi tutti gli incidenti mortali e gli infortuni gravi sulle nostre strade. Le biciclette tradizionali e le eBikes no<sup>12</sup>.

Questa è la ragione per cui è necessaria la patente per guidare i mezzi a motore e la registrazione degli stessi mentre non è necessaria per i mezzi a propulsione umana, responsabili di una parte minima degli incidenti.

ECF ha acquisito dati da DESTATIS, l'ufficio statistico di Germania (la nostra ISTAT), sull'incidenza delle eBikes sul numero di incidenti occorsi ai pedoni<sup>13</sup>. In mancanza di dati a livello UE, La Germania, che ha il più alto numero di eBikes circolanti, elevate standard di sicurezza stradale, e un buon tra le diverse modalità di trasporto di persone e cose, è un ottimo esempio di ciò che potrebbe accadere nei prossimi 20 anni in Europa. I dati dimostrano che nessun pedone, nessuno, è morto a seguito di un incidente con una eBike!

Incidenti con due o più parti, di cui:		Numero incidenti	Esito per il conducente di eBike			Esito per il pedone		
Causato da	Coinvolto		Morte	Ferite gravi	Ferite leggere	Morte	Ferite gravi	Ferite leggere
Pedone	eBike	85	1	14	60	0	5	30
eBike	Pedone	58	0	14	25	0	6	35

## Il caso delle S-Pedelec

Completamente diverso è il caso delle cosiddette S-Pedelec, ovvero delle biciclette elettriche più veloci e più potenti delle normali e-bike che però si possono usare anche sulle piste ciclabili, ma che sono a tutti gli effetti dei ciclomotori ancorché costruttivamente simili alle bici e provvisti di pedali.

Questi mezzi a pedali hanno motori che superano i 250 Watt e arrivano fino a 500 Watt e oltre, non hanno un limitatore e di conseguenza possono facilmente raggiungere i 45 chilometri orari di velocità.

Si tratta di ciclomotori a tutti gli effetti e come tali sono trattati. La difficoltà sta nei controlli, troppo spesso si vedono S-Pedelec che circolano come fossero biciclette normali, non essendolo, ovvero senza targa e il conducente non usa il casco da ciclomotore che sarebbe obbligatorio.

Un tipico esempio di tale uso è quello che fanno i riders, le persone che si occupano di consegne in bicicletta.

<sup>11</sup> <https://www.pro-velo.ch/fr/pro-velo/actualites/actualites-archives/actualites-archives/adiou-vignette-velo/>

<sup>12</sup> [https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail\\_en](https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail_en)

<sup>13</sup> Data acquired by ECF from DESTATIS for more information contact [c.woolsgrove@ecf.com](mailto:c.woolsgrove@ecf.com)

## Distanza di 1,5 m durante il sorpasso

Il sorpasso è una manovra molto rischiosa, in particolare per i ciclisti, ma può anche portare a collisioni frontali con i mezzi in senso contrario, rendendola una manovra particolarmente rischiosa di per sé<sup>14</sup>.

Il sorpasso di un ciclista è uno degli incidenti più comuni tra veicoli e ciclisti, ancora più di quelli agli incroci. Il 66% degli incidenti mortali occorsi a ciclisti avviene lontano da un incrocio e spesso comporta un sorpasso pericoloso, per esempio il 36% degli incidenti mortali per i ciclisti negli Stati Uniti nel 2016 si è verificato mentre un veicolo a motore stava sorpassando una bicicletta<sup>15</sup>.

Molti Stati Europei hanno già inserito nel loro Codice della Strada l'obbligo di sorpasso ad una distanza minima variabile tra 1 e 1,5 metri<sup>16</sup>, indipendentemente dal tipo di strada e dalla relativa larghezza. Gli incidenti durante un sorpasso sono anche spesso più gravi rispetto alle altre tipologie, probabilmente a causa della maggiore velocità del mezzo che effettua la manovra<sup>17</sup>. Nei vari sondaggi fatti, i ciclisti indicano che uno dei maggiori pericoli che percepiscono è quello di essere superati troppo da vicino da un mezzo a motore<sup>18</sup>, con la conseguenza che non si usa la bicicletta se si teme che i conducenti di mezzi a motore possano superare con una manovra ritenuta pericolosa (e illegale già in molti Stati).

## Limite di velocità e Zone 30

La riduzione dei limiti di velocità e l'estensione delle Zone 30, meglio ancora l'introduzione delle "Città 30", comporta una significativa riduzione dell'incidentalità generale, sia in valore assoluto che per gravità e non solo per i ciclisti ma per tutte le categorie di utenti della strada.

Qui di seguito alcuni punti fondamentali

- I rischi di ferite gravi o morte sono decisamente inferiori in caso di incidenti a 30 km/h rispetto a quelli che avvengono a velocità di 50 km/h o superiori<sup>19</sup>
- L'aumento della velocità di 1 km/h corrisponde a un aumento del 3% della possibilità di ferite gravi e un aumento del 4-5% delle probabilità di morte<sup>20</sup>
- Gli incidenti che coinvolgono ciclisti si sono ridotti di circa il 50% dopo l'introduzione delle zone 30 a Londra, Vancouver e Toronto<sup>21</sup>
- Oslo and Helsinki hanno completamente azzerato le morti di pedoni e ciclisti dopo aver introdotto il limite generalizzato di 30 km/h in città. Le città sono amministrate da esponenti di partiti conservatori
- A Bruxelles l'introduzione di estese zone 30 ha significativamente migliorato la sicurezza stradale<sup>22</sup>
- L'inquinamento si riduce nelle città e nelle aree che hanno il limite a 30 km/h<sup>23</sup>, contrariamente a quanto si pensa di solito, perché si evitano continue accelerazioni e decelerazioni
- Tutte le auto immatricolate dal 2024 saranno obbligatoriamente dotate di Intelligent Speed Assistance, ovvero di un sistema che impedisce di superare i limiti di velocità imposti, rendendo quindi più semplice il rispetto dei medesimi
- Già oggi la velocità media rilevata nelle città italiane è inferiore a 30 km/h<sup>24</sup>.

<sup>14</sup> <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.09.009> <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.008> <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105569>

<sup>15</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856420308107>

<sup>16</sup> For example France, Spain, Germany, Belgium and Portugal, Ireland; also 26 US states and several provinces in Canada

<sup>17</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457595000615>

[https://www.researchgate.net/publication/50288119\\_Overtaking\\_rearend\\_and\\_door\\_crashes\\_involving\\_bicycles\\_An\\_empirical\\_investigation](https://www.researchgate.net/publication/50288119_Overtaking_rearend_and_door_crashes_involving_bicycles_An_empirical_investigation)

<sup>18</sup> <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.11.014>

<sup>19</sup> <https://tinyurl.com/2b9h8rpu>

<sup>20</sup> <https://tinyurl.com/e7x2fz4s>

<sup>21</sup> <https://tinyurl.com/yt4ub4ke>

<sup>22</sup> [https://mobilite--mobiliteit--brussels-prezly-com.translate.goog/bruxelles-ville-30-dernier-bilan-et-perspectives? x\\_tr sl=fr& x\\_tr tl=en& x\\_tr hl=en& x\\_tr hist=true](https://mobilite--mobiliteit--brussels-prezly-com.translate.goog/bruxelles-ville-30-dernier-bilan-et-perspectives? x_tr sl=fr& x_tr tl=en& x_tr hl=en& x_tr hist=true)

<sup>23</sup> [https://www.researchgate.net/publication/286838445\\_Environmental\\_assessment\\_of\\_low\\_speed\\_policies\\_for\\_motor\\_vehicle\\_mobility\\_in\\_city\\_centres](https://www.researchgate.net/publication/286838445_Environmental_assessment_of_low_speed_policies_for_motor_vehicle_mobility_in_city_centres)

<sup>24</sup> [https://www.unipolsai.com/sites/corporate/files/pages\\_related\\_documents/cs\\_osservatorio-unipolsai-2018.pdf](https://www.unipolsai.com/sites/corporate/files/pages_related_documents/cs_osservatorio-unipolsai-2018.pdf)