

Parere del Comitato europeo delle regioni — Una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica

(2017/C 088/10)

Relatore: Kevin Peel (UK/PSE), membro del consiglio comunale di Manchester

RACCOMANDAZIONI POLITICHE

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI

Cambiamento di paradigma e tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica

1. ricorda che in molte zone d'Europa, a partire dagli anni '50, nella pianificazione dei trasporti, delle città e del territorio, è stato sistematicamente privilegiato il trasporto motorizzato individuale piuttosto che la mobilità attiva e il trasporto pubblico. L'automobile è diventata il principale modo di trasporto, in molti casi anche per tragitti brevi. Questa evoluzione ha contribuito in maniera determinante allo sviluppo di una serie di gravi difficoltà, sotto forma di cambiamenti climatici, inquinamento atmosferico, rumore, problemi di sicurezza stradale, congestione del traffico, scarsa qualità degli spazi pubblici, segregazione del territorio, dipendenza del settore dei trasporti dal petrolio con ripercussioni sul potere d'acquisto dei consumatori, insufficienti livelli di attività fisica per un'ampia fascia della popolazione ecc.; e proprio da quest'ultimo fenomeno sono scaturiti ulteriori problemi (ad esempio ritardi nelle capacità motorie, in particolare tra i bambini, sovrappeso, mancanza di concentrazione ecc.);
2. raccomanda, al fine di affrontare tali sfide, un cambiamento di paradigma nelle politiche in materia di trasporti e pianificazione/utilizzo del territorio che richiede una nuova gerarchia della mobilità sostenibile che dia la priorità in primo luogo a incentivi e misure per rendere più sicuri ed anche più attraenti gli spostamenti attivi (a piedi o in bicicletta), in secondo luogo alla promozione del trasporto pubblico, in terzo luogo allo sviluppo del *car-sharing/pooling*, e infine all'uso individuale di auto private, permettendo la necessaria integrazione tra le diverse modalità di trasporto. Occorrerà tenere conto di questi obiettivi in tutti gli aspetti della pianificazione del traffico, tra cui l'attribuzione di priorità al flusso di traffico per gli utilizzatori di trasporti attivi, gli investimenti in infrastrutture, l'assegnazione dello spazio stradale, la definizione delle priorità nei codici della strada ecc.;
3. riconosce che un cambiamento di paradigma nella politica dei trasporti rappresenta uno sforzo comune di tutti i livelli di governo, da quello locale e regionale a quello nazionale, europeo e addirittura mondiale. Auspica a tal fine una maggiore integrazione tra i diversi livelli della pianificazione, soprattutto locale e regionale, che veda la partecipazione attiva di tutti i soggetti della società civile: imprese, ONG, sindacati, mondo accademico ecc.;
4. evidenzia la necessità di promuovere, all'interno degli strumenti di programmazione territoriale, il miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile alle fermate del trasporto pubblico e la realizzazione, in corrispondenza dei punti di interscambio del sistema, di spazi e parcheggi — sicuri, attraenti e accessibili a tutti — per le biciclette e per eventuali servizi di *bike sharing*;
5. osserva che i cambiamenti nelle politiche e nell'assegnazione delle risorse, sia umane che monetarie, sono orientati da obiettivi politici ambiziosi e raccomanda quindi alla Commissione europea di prefiggersi come obiettivo il raddoppiamento della mobilità ciclistica negli Stati membri dell'UE nel corso dei prossimi 10 anni (aumentando la ciclabilità dall'attuale 7-8 % fino al 15 % circa nella ripartizione modale dei trasporti);
6. sollecita la Commissione europea a valutare il potenziale della ciclabilità nella ripartizione modale dei trasporti in seno all'UE nel lungo termine (2030/2040/2050), al fine di stimare gli investimenti e le altre misure necessarie a concretizzare tale potenziale e a condurre un'approfondita analisi dei costi-benefici. Tale valutazione dovrebbe basarsi su strumenti già esistenti e ben sperimentati, come lo strumento HEAT (*Health Economic Assessment Tool*), sviluppandoli ulteriormente tenendo conto di un approccio trasversale alla ciclabilità per quanto concerne ambiti quali l'economia, l'ambiente, il clima, l'efficienza energetica, il settore dei trasporti, l'istruzione, la salute, lo sport ecc.;

7. accoglie con grande favore l'iniziativa con la quale Parlamento europeo (PE) ⁽¹⁾ e Stati membri ⁽²⁾ hanno chiesto alla Commissione europea (CE) di presentare una tabella di marcia europea/documento strategico a livello dell'UE in materia di ciclabilità. La dichiarazione di Lussemburgo sulla bicicletta come modalità di trasporto amica del clima, adottata dagli Stati membri durante la presidenza lussemburghese dell'UE nell'ottobre 2015, chiede altresì che venga istituito, presso la Commissione, un punto di contatto europeo per la ciclabilità;
8. accoglie con favore la dichiarazione di Parigi del 2014 adottata dal programma paneuropeo (PEP) in materia di trasporti, salute e ambiente, e sostiene fermamente lo sviluppo di un piano generale paneuropeo per la promozione della ciclabilità, da parte dei suoi Stati membri, dell'OMS, dell'UNECE e di altri soggetti interessati ⁽³⁾;
9. chiede l'inclusione di una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica nel programma di lavoro della Commissione europea per il 2018. Tale tabella di marcia dovrebbe affrontare la crescente richiesta di un'azione coordinata a livello UE, per consentire di sfruttare i comprovati vantaggi della ciclabilità sotto il profilo ambientale, sanitario ed economico; al tempo stesso chiede di garantire che questa tabella di marcia preveda azioni che consentano di prendere coscienza di detti vantaggi e di farli conoscere affinché la ciclabilità diventi un fatto di abitudine o di cultura;
10. ricorda che, conformemente al principio di sussidiarietà, lo sviluppo strategico di una rete nazionale di piste ciclabili a lunga percorrenza figura fra le competenze degli Stati membri e che l'UE dovrebbe svolgere un ruolo di sostegno, in particolare per quanto riguarda le interconnessioni transfrontaliere di dette reti, le strategie degli Stati e delle regioni con minor utilizzo quotidiano della bicicletta, nonché il coordinamento e lo sviluppo della rete europea di piste ciclabili a lunga percorrenza;
11. sottolinea tuttavia che gli enti locali e regionali sono i principali attori nella definizione delle condizioni per il futuro sistema di trasporto e mobilità a livello urbano e regionale, nella piena applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità dal momento che la mobilità e il trasporto urbano sono di competenza degli enti locali e regionali. A tale proposito, l'esperienza mostra che si possono introdurre programmi particolareggiati in materia di ciclabilità nelle strategie di trasporto locali al fine di elaborare progetti ambiziosi in materia che possono godere del sostegno delle comunità locali. I partenariati e le strategie di trasporto regionale possono a loro volta introdurre la ciclabilità nelle politiche regionali e offrire programmi a favore di questo modo di trasporto;
12. ribadisce pertanto il proprio invito agli enti locali e regionali a partecipare più attivamente al processo decisionale ⁽⁴⁾ e ritiene che, in qualità di portavoce degli enti locali e regionali, il CdR dovrebbe guidare la discussione in merito alle iniziative dell'UE per la promozione dell'uso della bicicletta, in quanto le città e le regioni dovrebbero beneficiare maggiormente da tali azioni;
13. considera inoltre la ciclabilità un elemento centrale per la mobilità urbana sostenibile, e la chiave di volta di un'agenda urbana integrata dell'UE.

Finanziamenti

14. rileva che esistono solidi riscontri accademici secondo i quali il rapporto benefici-costi degli investimenti in infrastrutture ciclistiche sarebbe pari ad almeno 5 a 1 ⁽⁵⁾. I benefici economici provengono da diverse direzioni: in primo luogo dalla creazione di posti di lavoro soprattutto locali nell'ambito della produzione di biciclette, del commercio al dettaglio, delle riparazioni, della costruzione e manutenzione di infrastrutture, nonché da settori quali il cicloturismo e i servizi connessi ai trasporti e altri servizi connessi alla ciclabilità; in secondo luogo, dal miglioramento della salute pubblica a seguito di una più intensa attività fisica e di un minor inquinamento atmosferico e acustico; in terzo luogo, dalla riduzione della congestione del traffico, che comporta una diminuzione degli ingorghi delle strade, dei ritardi, delle ore di lavoro perdute e degli sprechi di carburante, con un conseguente miglioramento della qualità di vita nelle città e anche dell'attrattività; e infine da un utilizzo più efficiente del territorio; e infine da un utilizzo più efficiente del territorio;

⁽¹⁾ Il Parlamento europeo, con la risoluzione 2015/2005(INI), chiede «l'inserimento di una tabella di marcia dell'UE per gli spostamenti in bicicletta nel programma di lavoro della Commissione per il 2016».

⁽²⁾ *Dichiarazione sulla mobilità ciclistica come modalità di trasporto rispettosa dell'ambiente*, riunione informale dei ministri dei Trasporti dell'UE, Lussemburgo, 7 ottobre 2015. <http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiqués/2015/10/07-info-transport-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode—2015-10-06.pdf>

⁽³⁾ http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/Déclaration_de_Paris_EN.pdf.

⁽⁴⁾ Parere sul tema *Attuazione del Libro bianco del 2011 in materia di trasporti*, relatore: SPYRIDON (EL/PPE) (GU C 195 del 12.6.2015, pag. 10).

⁽⁵⁾ Il dipartimento dei Trasporti del Regno Unito ha calcolato che il rapporto benefici-costi delle sovvenzioni a favore della ciclabilità sarebbe pari ad almeno 5,5 a 1 (cfr. Department for Transport. *Value for Money Assessment for Cycling Grants*, 2014). Secondo Transport & Mobility Leuven il rapporto benefici-costi degli investimenti nella regione di Bruxelles-Capitale sarebbe compreso tra 5 a 1 e 9 a 1 (cfr. Transport & Mobility Leuven. *Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale. Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020*, 2014. A Helsinki tale rapporto è risultato pari a 8 a 1 (cfr. City of Helsinki. *Helsinki Bicycle Account* 2015).

15. ribadisce pertanto l'invito dei ministri dei Trasporti contenuto nella *Dichiarazione sulla mobilità ciclistica come modalità di trasporto rispettosa dell'ambiente*, a adottare un documento strategico sulla ciclabilità a livello dell'UE: tale documento dovrebbe individuare «strumenti di politica e di finanziamento dell'UE già mobilitati o che dovrebbero essere mobilitati per accrescere la ripartizione modale degli spostamenti in bicicletta e promuovere la creazione di posti di lavoro collegati all'uso della bicicletta nell'UE», inoltre dovrebbe «includere la ciclabilità in tali strumenti di politica e di finanziamento dell'UE»⁽⁶⁾;

16. raccomanda inoltre una politica europea di investimenti nei trasporti lungimirante, che consenta anche di migliorare la salute pubblica e di investire nella ciclabilità i fondi dell'Unione destinati ai trasporti, tenendo pienamente conto dell'accordo raggiunto alla COP 21 di Parigi⁽⁷⁾;

17. propone che, in generale, ogni progetto infrastrutturale pertinente cofinanziato dall'UE debba prendere in considerazione per quanto possibile l'uso della bicicletta, anche al fine di evitare eventuali ripercussioni negative sulla mobilità ciclistica derivanti dalla costruzione di autostrade, ferrovie ecc. (rispettando cioè il principio della «mobilità ciclistica in tutti i progetti infrastrutturali»). Inoltre, nei programmi di lavoro 2018-20 del programma di ricerca e innovazione della CE *Orizzonte 2020* (Mobilità per la crescita), la mobilità ciclistica dovrebbe diventare una priorità di finanziamento distinta;

18. chiede alla CE di stabilire criteri minimi di qualità delle infrastrutture ciclistiche per i progetti pertinenti cofinanziati con i fondi dell'UE — in particolare, i criteri di sicurezza, funzionalità e segnaletica devono ispirare la progettazione della rete — in modo da garantire che i soldi dei contribuenti europei vengano spesi in modo redditizio; invita inoltre la CE a lavorare con gli Stati membri e gli enti locali e regionali per elaborare documenti di orientamento nazionali nonché una banca dati di buone pratiche e uno scambio conoscenze per la fornitura di infrastrutture ciclistiche. Chiede inoltre alla Commissione europea di stabilire i criteri in materia di finanziamento, gestione e sostenibilità economica dei principali interventi;

19. propone di includere EuroVelo (la rete di piste ciclabili a lunga percorrenza⁽⁸⁾) nella rete TEN-T, migliorando in tal modo i collegamenti transfrontalieri, sviluppando le opportunità turistiche e migliorando l'accessibilità dei centri urbani; inoltre suggerisce di utilizzare i fondi del meccanismo per collegare l'Europa (CEF) per i nodi urbani, ad esempio per la realizzazione di piste ciclabili (veloci) urbane e suburbane.

Sicurezza stradale

20. ricorda che il timore di incidenti in mezzo al traffico alimenta la percezione diffusa che andare in bicicletta sia un'attività pericolosa. Questo timore non è del tutto giustificato poiché si tratta per lo più di incidenti individuali senza il coinvolgimento di altri veicoli. Tuttavia, esso ha un effetto inibitorio sull'uso della bicicletta e può ostacolare l'utilizzo di questo mezzo di trasporto;

21. ricorda che l'abbassamento dei limiti di velocità negli agglomerati urbani e il fatto che tali limiti vengano rispettati costituiscono alcuni dei principali fattori che permettono di ridurre il numero degli incidenti mortali. Le collisioni tra i ciclisti e i veicoli motorizzati a velocità elevate figurano tra le principali cause degli incidenti in cui i ciclisti perdono la vita o vengono gravemente feriti. Il CdR invita pertanto l'UE a proporre alle autorità nazionali, regionali e locali delle raccomandazioni per una migliore gestione della velocità e il varo di misure per rallentare il traffico con l'introduzione, come regola generale e tra le altre misure, di strade con limite di 30 km orari nelle aree urbane e attrezzate con piste ciclabili che rendano possibile la coesistenza dei differenti utenti della strada, vale dire pedoni, ciclisti, automobilisti e conducenti di veicoli pesanti o di altri automezzi (come le ambulanze e i mezzi dei vigili del fuoco); Dovrebbero essere inoltre gradualmente introdotti, con una procedura di omologazione, sistemi intelligenti di adattamento della velocità su tutti i nuovi veicoli motorizzati a quattro ruote, autobus e veicoli commerciali pesanti autorizzati a circolare sulle strade pubbliche dell'UE; fa osservare che vi è una chiara discrepanza tra la sicurezza oggettiva e reale degli spostamenti in bicicletta e la sensazione di sicurezza soggettiva percepita da molte persone. Per ridurre tale discrepanza, servono in particolare misure non vincolanti in materia di informazione e di comunicazione, ad esempio campagne d'informazione di grande visibilità. Solo quando diminuirà la paura di andare in bicicletta e aumenterà quindi la sensazione di sicurezza soggettiva, anche i ciclisti insicuri si sentiranno tranquilli e utilizzeranno la bicicletta come mezzo di trasporto;

⁽⁶⁾ Tra le politiche citate nella dichiarazione figurano: i Piani di mobilità urbana sostenibile (nel Pacchetto per la mobilità urbana 2013), gli Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale, *Civitas 2020*, *ELTIS*, *Urbact* e la Settimana europea della mobilità, nonché i pertinenti strumenti di finanziamento (compresi i fondi strutturali e d'investimento europei, *COSME* e *Orizzonte 2020*).

⁽⁷⁾ Sono comprese le infrastrutture ma anche i servizi di mobilità, quali il *bike-sharing*, i sistemi di trasporto intelligenti (STI), il materiale rotabile adeguato alle biciclette ecc.

⁽⁸⁾ <http://www.eurovelo.org/>.

22. ricorda inoltre che i veicoli più grandi e più pesanti, sebbene il loro numero sia relativamente basso nelle aree urbane rispetto al numero complessivo di veicoli a motore, sono coinvolti in maniera sproporzionata in incidenti mortali per i ciclisti;
23. si rammarica dell'eccessiva lentezza con la quale diminuisce il numero di ciclisti vittime di incidenti stradali e sostiene a questo proposito l'adozione di un obiettivo comune a livello UE per quanto riguarda le lesioni gravi, e la realizzazione di un'indagine sulla possibile carenza di denunce nel caso di lesioni gravi; In quest'ottica, la tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica deve stabilire, quale criterio di lavoro, l'avvicinamento all'obiettivo di zero incidenti mortali e garantire un ruolo guida a livello mondiale in materia di sicurezza e protezione dei ciclisti;
24. chiede la tempestiva revisione del regolamento sulla sicurezza generale, soprattutto per quanto riguarda i miglioramenti della visione diretta per i conducenti di veicoli commerciali pesanti, che potrebbero essere integrati con l'aggiunta di altri sistemi di sicurezza attiva obbligatori, come i sensori per rilevare i ciclisti e i sistemi di frenatura automatica al fine di evitare collisioni;
25. sollecita un aggiornamento del regolamento concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili⁽⁹⁾, per includere anche le procedure relative ai test sulla protezione dei ciclisti in caso di impatto con le strutture anteriori delle automobili;
26. raccomanda di studiare l'inserimento di misure specifiche che aumentino la sicurezza dei ciclisti nelle direttive esistenti dell'UE, quali la direttiva sulla sicurezza delle infrastrutture stradali applicabile a gallerie e infrastrutture TEN-T⁽¹⁰⁾.

Mobilità urbana e sistemi di trasporto intelligenti

27. chiede che i prossimi orientamenti della CE in materia di logistica urbana⁽¹¹⁾ riconoscano che esistono enormi potenzialità per quanto riguarda il trasferimento della fornitura di servizi e beni (fino a 250 kg) verso le biciclette elettriche cargo, e raccomandino conseguentemente soluzioni di ciclogistica come opzione preferita per le consegne laddove possibile;
28. sottolinea che, nell'ambito della mobilità locale, la pianificazione urbana e la pianificazione dei trasporti devono essere considerate come strettamente interconnesse e integrate in tutti i settori;
29. insiste sull'importanza fondamentale che l'educazione alla sicurezza stradale inizi nelle scuole e prenda in esame anche la normativa sulla circolazione stradale e il codice della strada, nonché alcune norme specifiche che regolano la circolazione con le biciclette, contribuendo in tal modo a ridurre il numero di incidenti in cui sono coinvolti ciclisti; la Commissione europea dovrebbe agevolare la diffusione di programmi scolastici locali riconosciuti validi ai quali partecipino, oltre alle scuole, le forze di polizia e altri soggetti interessati; questo consentirebbe ai ciclisti più giovani di conoscere le buone tecniche di ciclabilità e di acquisire nozioni di base su come misurare la forza e la velocità dei potenziali impatti sulla strada, promuovendo nel contempo i benefici dell'uso della bicicletta come modo di trasporto sociale, salutare e essenzialmente sicuro;
30. ribadisce la propria posizione secondo cui la regolamentazione nazionale e comunale dell'accesso alle aree urbane e i pedaggi stradali possono costituire strumenti efficaci per gestire le esigenze contrastanti di utilizzo dello spazio stradale a livello urbano e per affrontare problemi cruciali come la congestione stradale, l'inquinamento e l'espansione urbana incontrollata⁽¹²⁾ e sottolinea, in tale contesto, che gli imminenti orientamenti non vincolanti della CE sull'accessibilità urbana⁽¹³⁾ dovrebbero sistematicamente considerare prioritario l'uso della bicicletta; raccomanda agli enti locali e regionali di reinvestire nella ciclabilità una parte del gettito derivante dai sistemi di accesso regolamentato e dai pedaggi stradali, al fine di creare alternative interessanti all'uso dell'automobile;
31. osserva che la combinazione della mobilità ciclistica con il trasporto pubblico comporta vantaggi reciproci e che l'intermodalità è cruciale per reti di trasporto urbano senza soluzioni di continuità e ben funzionanti; ribadisce il proprio invito a rendere obbligatorie la pubblicazione di orari e altre informazioni di viaggio e la piena accessibilità per tutti i cittadini europei⁽¹⁴⁾, oltre che lo sviluppo di sistemi informatici e applicazioni mobili sulla rete viaria che tengano conto dell'intermodalità, mentre per quanto riguarda la multimodalità, chiede la piena integrazione dei programmi di ciclabilità e

⁽⁹⁾ Regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE (GU L 35 del 4.2.2009, pag. 1)

⁽¹⁰⁾ Direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della Rete stradale transeuropea (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 39), e direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (GU L 319 del 29.11.2008, pag. 59).

⁽¹¹⁾ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/index_en.htm.

⁽¹²⁾ Parere sul tema *Pacchetto per la mobilità urbana*, relatore: BORE (UK/PSE) (GU C 271 del 19.8.2014, pag. 18).

⁽¹³⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/news/2015-11-27-guidance-acces-regulations_en.htm.

⁽¹⁴⁾ Parere sul tema *Servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali*, relatore: OSVALD (CZ/PSE) (GU C 19 del 21.1.2015, pag. 36).

bike-sharing nelle norme tecniche, nella legislazione UE e nei programmi di R&S finanziati dall'UE, in particolare per quanto concerne la pianificazione degli spostamenti, la biglietteria, i parcheggi ecc. Devono essere inoltre migliorate le infrastrutture all'interno e nei pressi delle stazioni dei treni e degli autobus, oltre che gli impianti del trasporto pubblico, in modo da facilitare il passaggio tra treni, autobus e biciclette ⁽¹⁵⁾.

Politiche in materia di mobilità elettrica e appalti pubblici

32. propone che le politiche in materia di mobilità elettrica, a tutti i livelli di governo, tengano sempre conto della ciclabilità elettrica;

33. raccomanda alla CE di inserire l'uso della bicicletta nella revisione dei criteri per gli appalti pubblici verdi dell'UE nel settore dei trasporti. I criteri di aggiudicazione dovrebbero cercare di ottenere non solo miglioramenti marginali per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri (VCL) acquistati da committenti pubblici, ma anche un trasferimento modale verso modi di trasporto più ecologici come la bicicletta. Pertanto i criteri per gli appalti pubblici verdi dell'UE dovrebbero prevedere una fase obbligatoria nelle procedure di aggiudicazione, durante la quale verificare la possibilità di acquistare biciclette (comprese le biciclette a pedalata assistita o pedelec) anziché autovetture, nonché biciclette cargo (comprese le biciclette cargo elettriche e a pedalata assistita) invece di veicoli commerciali leggeri (VCL). Il CdR raccomanda inoltre di introdurre criteri sugli appalti pubblici nel settore dell'innovazione che favoriscano lo sviluppo tecnologico sotto tutti i punti di vista e la sua diffusione negli Stati membri.

Mitigazione dei cambiamenti climatici e qualità dell'aria

34. riconosce che occorre una combinazione di strategie per mitigare i cambiamenti climatici, conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione dell'UE nel settore dei trasporti e migliorare la qualità dell'aria nelle città. In tale combinazione devono figurare soluzioni tecniche, riorientamenti di politiche e incentivi per evitare spostamenti inutili. Inoltre qualsiasi strategia di mitigazione dei cambiamenti climatici e miglioramento della qualità dell'aria dovrebbe comprendere, indipendentemente dal livello di governance, programmi ambiziosi di ciclologistica per le consegne. L'adozione di politiche ambiziose in materia di ciclabilità può inoltre contribuire alla realizzazione di undici degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite ⁽¹⁶⁾.

Dati relativi alla ciclabilità

35. sottolinea che la disponibilità di dati attendibili e comparabili è essenziale per l'assunzione di decisioni informate e la misurazione dell'impatto di interventi in materia di politica e finanziamenti. Raccomanda quindi alla CE (Eurostat) di sviluppare una metodologia comune per la raccolta dei dati e adottare definizioni armonizzate per i dati nazionali e urbani sull'utilizzo della bicicletta;

Punto di contatto per la ciclabilità presso la Commissione europea e scambio di buone pratiche

36. accoglie con favore la nomina di una persona di contatto per la ciclabilità in seno alla DG MOVE. Tuttavia, tale posizione dovrebbe essere sia innalzata al livello più generale di punto di contatto per la ciclabilità presso la Commissione europea, prevedendo, in termini di risorse umane, almeno un equivalente a tempo pieno (ETP), sia affiancata da punti di contatto in tutte le direzioni generali competenti della Commissione, in modo da assicurare un'efficiente attività di consultazione e coordinamento interservizi tra le DG della CE;

37. chiede alla CE di sostenere la creazione di un centro di informazione, dotato delle risorse necessarie per consentire agli Stati membri e agli enti locali e regionali di accedere a buone pratiche, studi di casi, relazioni, possibilità di finanziamento ecc. in materia di ciclabilità ⁽¹⁷⁾.

Bruxelles, 12 ottobre 2016

Il presidente
del Comitato europeo delle regioni

Markku MARKKULA

⁽¹⁵⁾ Progetto BiTiBi sostenuto da *Energia intelligente — Europa*.

⁽¹⁶⁾ European Cyclists' Federation (ECF)/World Cycling Alliance. *Cycling delivers on the global goals*, 2015. https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf.

⁽¹⁷⁾ L'osservatorio della mobilità urbana ELTIS ha raccolto numerosi esempi di buone pratiche (www.eltis.org).