



Verso un nuovo paradigma della mobilità ciclistica nell'UE?

Laura Casonato

“L'idea di una città in cui prevale la bicicletta non è pura fantasia”

Marc Augé, Il bello della bicicletta

¹ Il contenuto di questa relazione non riflette la posizione ufficiale della Provincia autonoma di Trento. Le informazioni e le opinioni espresse in questa relazione sono esclusivamente di responsabilità dell'autore.

² Tirocinante presso l'Ufficio per i rapporti con l'Unione europea di Bruxelles della Provincia autonoma di Trento. Laureata in Studi Europei e Internazionali presso l'Università degli Studi di Trento

Indice

CAPITOLO I – INTRODUZIONE	1
CAPITOLO II – QUADRO LEGISLATIVO E POLITICO SULLA BIKE MOBILITY	3
2.1. CONTESTO INTERNAZIONALE E POLICY GLOBALE	3
2.1.1. Giornata mondiale della bicicletta	5
2.2. CONTESTO EUROPEO	5
2.2.1. Libro verde – “Verso una nuova cultura della mobilità urbana”	5
2.2.2. Carta di Bruxelles	6
2.2.3. Libro bianco dei trasporti	6
2.2.4. Comunicazione della Commissione – “Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse”	6
2.2.5. Dichiarazione di Lussemburgo	7
2.2.6. Nuove iniziative europee per incoraggiare la mobilità sostenibile	7
2.2.6.1. Parere del Comitato delle Regioni (2017/C 088/10)	7
2.2.6.2. Parere del Comitato delle Regioni (2017/C 342/09)	8
2.2.6.3. Parere del Comitato delle Regioni (2017/C 342/03)	8
2.2.7. Urban Agenda - Urban Mobility and Air Quality	8
2.2.7.1. Partnership sulla Mobilità Urbana	9
2.2.7.1.1. Final Action Plan	10
2.2.7.2. Partnership sulla Qualità dell’Aria	11
2.2.7.2.1. Final Action Plan	11
CAPITOLO III – INIZIATIVE EUROPEE	13
3.1. PROGRAMMI DI FINANZIAMENTO DELLA CICLABILITÀ NELL’UNIONE EUROPEA	13
3.1.1. Programmi a gestione diretta	13
3.1.1.1. Connecting Europe Facility	13
3.1.1.2. COSME	14
3.1.1.3. Horizon 2020	14
3.1.1.4. LIFE	15
3.1.1.5. Europe for Citizens e Erasmus +	16
3.1.2. Programmi a gestione condivisa – Cooperazione Territoriale Europea	17
3.1.2.1. Cooperazione INTERREG transnazionale	17
3.1.2.1.1. Central Europe	17
3.1.2.1.2. Alpine Space	18
3.1.2.1.3. Adrion	19
3.2. STRATEGIC PARTNERSHIP	20
3.2.1. European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities	20
3.2.1.2. Action cluster sulla mobilità urbana sostenibile	20
3.2.2. European Cyclists’ Federation	21
3.3. BEST PRACTICES	22
3.3.1. European Biking Cities -Cycling for Clean Air	22
3.3.1.1. Bike parking	23
3.3.1.2. Coabitazione di ciclisti e pedoni	23
3.3.1.3. Cargo bike per i trasporti commerciali	24
3.3.2. Urban Innovative Action (UIA)	24
3.3.2.1. Smart Alliance for Sustainable Mobility (SASMob)	25
3.3.3. Il caso Copenhagen	26
3.4. HEAT	28
CAPITOLO IV – NOTE CONCLUSIVE E SVILUPPI FUTURI	30
BIBLIOGRAFIA	32
SITOGRAFIA	37

Capitolo I – Introduzione

La pratica di utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto urbano sta aumentando nell'Unione Europea e, con questo, anche la sua importanza in termini sociali ed economici. Infatti, l'uso della bicicletta ha un impatto trasversale, che influenza molti settori, quali l'economia, la mobilità, l'ambiente e il turismo.

La maggior parte degli europei vive in città e generalmente la popolazione urbana vive e lavora in aree molto inquinate. Sono questioni aventi impatto non solo sull'ambiente, ma anche sulla salute pubblica e sull'economica: secondo l'Organizzazione Mondiale per la Sanità (OMS) nel 2010 si sono contate 600.000 morti premature causate dall'inquinamento dell'aria nel continente europeo, con un costo di circa 1.600 miliardi di dollari, pari a circa il 10% del PIL dell'Unione Europea; nella sola Italia, le morti premature per lo stesso motivo sono arrivate a coinvolgere nello stesso anno oltre 32.000 persone, per un costo di oltre 97 miliardi di dollari, pari a circa il 4,7% del PIL italiano (WHO Regional Office for Europe; OECD; 2015).

Queste considerazioni si affiancano alla necessità dei cittadini di percorrere brevi distanze in aree urbane congestionate dal traffico e alla rinnovata consapevolezza dei benefici di uno stile di vita sano, comprovata anche dai risultati di diversi studi condotti negli ultimi anni: si evince che il singolo possa trarre particolari vantaggi dall'uso della bicicletta per recarsi al lavoro, risultando perfino sei volte più in salute di pedoni e automobilisti (Stewart, Kwame Anokye e Pokhrel 2016), anche grazie al minor impatto degli agenti inquinanti sul suo organismo mentre è in movimento (Caranti 2006).

L'incremento dell'attività ciclistica e la crescente domanda di mobilità attiva da parte dei loro abitanti ha dunque spinto le città a mettere in piedi dei piani di azioni per la creazione di una mobilità sostenibile, consapevoli che la sfida comprende anche un profondo cambiamento di paradigma, che si concretizza in un cambio di mentalità e stile di vita dei cittadini.

Oltre allo sviluppo del ciclismo come fenomeno urbano, si assiste anche all'aumento del ciclismo nell'ambito ricreativo e turismo. Infatti, il cicloturismo si afferma come un settore in costante crescita, per cui sono necessari sempre più fondi, progetti e infrastrutture.

Si richiede una strategia che permetta maggiori investimenti in questo settore. Gli Stati Membri dell'UE adottano vari approcci nella cycling policy: alcuni stati hanno un programma o una strategia dedicata al ciclismo e alla ciclabilità; altri adottano un approccio più generale, inserendo le azioni dedicate alla bicicletta in piani nazionali per il trasporto, per l'ambiente o per la salute pubblica (European Parliamentary Research Service 2015). In ogni caso, l'impegno legato alla ciclabilità è prevalentemente nazionale data l'assenza di una strategia comune europea.

Questo dossier intende mettere in luce l'importanza della mobilità ciclistica non solo a livello individuale, ma anche collettivo declinandola anche a livello europeo. Il documento si propone l'analisi di diverse tematiche connesse alla ciclabilità nell'UE.

Nel capitolo II vengono presentati il contesto internazionale e, in particolare, quello europeo, ponendo l'accento sui documenti politici e normativi che mirano alla promozione dell'uso della bicicletta.

Il capitolo III analizza le varie iniziative messe in campo dall'Unione europea, dai programmi a gestione diretta e indiretta alle partnership strategiche. In questo capitolo si prendono in considerazione le buone pratiche messe in atto da diversi attori europei. Vengono presentati, infatti, due progetti legati alla mobilità urbana e sostenibile: European Biking Cities e Smart Alliance for Sustainable Mobility. Uno spazio è riservato al modello di città sostenibile a cui si dovrebbe aspirare. Nell'ultima parte di questo capitolo si presenta HEAT, uno strumento online per il calcolo dei benefici economici derivanti dall'uso della bicicletta.

Il capitolo IV considera la via suggerita dall'UE per il prossimo futuro ed eventuali nuovi sviluppi per quanto riguarda una segnaletica ciclabile unica europea.

Capitolo II – Quadro legislativo e politico sulla bike mobility

2.1. Contesto internazionale e policy globale

Usare la bicicletta è economico, flessibile e *green*; porta benefici individuali e collettivi, sia dal punto di vista personale che economico e finanziario. I benefici della ciclabilità sono evidenti, tanto che viene assunta come buona pratica in documenti programmatici a livello internazionale e l'ONU ha indetto la giornata mondiale della bicicletta.

La Dichiarazione di Parigi (UNECE 2014) è stata firmata da ministri degli Stati Membri della Commissione economica per l'Europa¹ e dell'Organizzazione Mondiale per la Sanità (OMS). Questo documento riconosce l'impatto positivo della ciclabilità sulla salute e sull'ambiente. Andare in bicicletta si configura, infatti, come una mobilità a zero emissioni e rumore che aiuta risolvere il problema del congestionamento causato dalle auto e contribuisce all'incremento dell'attività fisica. La Dichiarazione di Parigi supporta l'approccio di alto livello che promuove politiche e benessere di cui THE PEP² rappresenta un buon esempio.

La Dichiarazione di Parigi sostiene chiaramente gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (*Sustainable Development Goals*, SDGs). L'Agenda Sostenibile 2030 adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 (ONU 2015) fornisce un modello condiviso di pace e prosperità per il pianeta. I 17 SDGs sono un invito urgente all'azione indirizzato a tutti i paesi per una partnership globale. Come analizzato da European Cyclists' Federation (ECF)³, l'uso della bicicletta impatta anche su numerosi obiettivi di sviluppo sostenibile. Di seguito alcuni spunti relativi ai diversi global goal (ECF 2015).

- *Goal 1 -sconfiggere la povertà*: la bici è un mezzo di trasporto semplici ed economico, che permette l'accesso a educazione, lavoro, attività economica e di comunità in aree urbane e rurali. La bicicletta è spesso l'unico mezzo di trasporto accessibile.
- *Goal 2 -sconfiggere la fame*: l'uso della bicicletta gioca un ruolo importante per i piccoli produttori di cibo; può, infatti, assicurare un accesso equo e legale a territori, risorse, conoscenza, servizi finanziari, mercati e opportunità lavorative. Inoltre, andare in bici migliora l'accessibilità a mercati e opportunità legati alla nutrizione e al cibo assicurando condizioni e opzioni di trasporto migliori.

¹ La Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) è una delle 5 commissioni che riportano al Consiglio Economico e Sociale dell'ONU (ECOSOC). Per maggiori informazioni, si veda <http://www.unece.org/info/ece-homepage.html> (ultima visita 24 novembre 2018).

² Transport, Health and Environment Pan-European Programme. THE PEP indirizza le principali sfide globali legate al trasporto sostenibile e incoraggia i governi, le autorità nazionali e locali a perseguire un approccio integrato di policy-making mettendo la mobilità sostenibile al centro dell'agenda nazionale e internazionale. Maggiori informazioni al link https://www.unece.org/trans/theme_pep.html (ultima visita 24 novembre 2018).

³ Maggiori informazioni su ECF al link <https://ecf.com/who-we-are/our-mission> (ultima visita 24 novembre 2018).

- *Goal 3 -salute e benessere*: andare in bici porta a uno stile di vita più sano e meno inquinante, migliorando la qualità dell'aria. La qualità dell'aria e la sicurezza stradale migliorano, quando mezzi di trasporto motorizzati vengono sostituiti da biciclette.
- *Goal 5 -parità di genere*: la bicicletta permette l'accesso a donne e bambine ad acqua, scuole e lavoro che sarebbero altrimenti inaccessibili con altri mezzi di trasporto o camminando.
- *Goal 7 -energia pulita e accessibile*: pedalare migliora l'efficienza energetica dei sistemi di trasporto; il riuso di energia umana rinnovabile è il modo più efficiente di muovere persone e beni. L'uso della bicicletta elettrica favorisce l'uso di sistemi di mobilità elettrica in maniera intelligente.
- *Goal 8 -lavoro dignitoso e crescita economica*: l'industria legata alla bicicletta, inclusi servizi e cicloturismo, si occupa di prodotti e servizi per un mezzo di trasporto sostenibile e inclusivo e promuove attività turistiche e di piacere salutari e sostenibili.
- *Goal 9 -imprese, innovazione e infrastrutture*: l'uso della bici permette alle persone di passare da un mezzo individuale motorizzato a una combinazione di mobilità attiva, come ad esempio bicicletta, camminata e mezzi pubblici. Questo rende più facili la costruzione di infrastrutture resilienti e sistemi di trasporto sostenibili per sviluppo economico e benessere delle persone.
- *Goal 11 -città e comunità sostenibili*: aumentare l'uso della bicicletta rende le città più inclusive, sicure, resilienti e sostenibili, non inquinante, salutare promuovendo un'economia sostenibile. Da un lato, la bicicletta è anche un mezzo di trasporto altamente resiliente, mentre dall'altro le nuove tecnologie legate all'e-bike permettono l'integrazione della bici all'interno di sistemi di trasporto cittadino intelligenti.
- *Goal 12 -consumo e produzione responsabili*: il trasporto di merci e persone attraverso la bicicletta permette di muoversi e adottare uno stile di vita molto sostenibile. In molte aree urbane, oltre il 50% del trasporto delle merci potrebbe avvenire utilizzando la bicicletta
- *Goal 13 -lotta contro il cambiamento climatico*: la bicicletta è il simbolo della decarbonizzazione della società e dei mezzi di trasporto; offre la possibilità di azione immediata per il cambiamento climatico. L'uso della bicicletta potrebbe essere integrata in programmi di *policy* e strategia relativi a cambiamento climatico in tutti i livelli.
- *Goal 17 -partnership per gli obiettivi*: la società civile e le ONG che si occupano di promuovere l'uso della bicicletta supportano una partnership globale per lo sviluppo sostenibile incoraggiando partnership pubbliche e private a questo fine.

Nella Dichiarazione di Parigi (UNECE 2014) si definisce la visione di THE PEP, “*Green and healthy mobility and transport for sustainable for all*”, e si fissano degli obiettivi prioritari. Tra gli altri, THE PEP si propone di promuovere un piano di mobilità sostenibile ed un efficiente sistema di trasporti e di integrare gli obiettivi legati a trasporto, salute e ambiente nelle politiche di planning urbano. Inoltre, lo studio sulla segnaletica per pedoni e ciclisti (THE PEP; CEREMA 2014) viene valutata positivamente e si auspicano possibili emendamenti alla Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale (Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale 1968).

Uno dei meccanismi per raggiungere gli obiettivi della Dichiarazione consiste nella creazione di partnership THE PEP focalizzate in determinati ambiti; tra questi anche l'uso della bicicletta. La Partnership THE PEP dedicata alla bicicletta promuove l'uso di un piano pan-europeo

per la promozione dell'uso della bici identificando dei temi principali e delle azioni da intraprendere. La promozione di un piano pan-europeo porterebbe benefici a tutti gli Stati Membri, abbiano queste politiche e piani in stato embrionale o avanzato per quanto riguarda l'uso della bicicletta.

Oltre ai classici obiettivi legati all'analisi del set di indicatori e benchmark per monitorare lo stato della bici, dei benefici collegati all'uso della bicicletta, al supporto a politiche nazionali legate all'uso della bici e al bisogno di infrastrutture e fondi, si inserisce anche una raccomandazione per una maggiore armonizzazione della segnaletica stradale. Si auspica, infatti, un rinnovo della Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale (Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale 1968) inserendo una segnaletica uniforme a livello europeo e nuove regole europee per l'uso delle bici elettriche.

2.1.1. Giornata mondiale della bicicletta

Nel 2018, l'ONU dichiara il 3 giugno come la Giornata Internazionale Mondiale della Bicicletta. La risoluzione A/72/L.43 (ONU, Assemblea Generale 2018), che ha visto il parere favorevole di tutti i 193 membri, invita gli Stati Membri e i più importanti stakeholder a celebrare e promuovere l'uso della bicicletta. “Riconoscendo il contributo dello sport agli SDGs e riconoscendo la necessità di proseguire negli sforzi di ottenere il massimo dal potenziale contributo della bici allo sviluppo sostenibile e di una cultura di pace, le Nazioni Unite hanno voluto istituire questa giornata, ricordando la longevità e la versatilità della bicicletta che viene utilizzata come mezzo di trasporto da oltre due secoli.” (Federazione Ciclistica Italiana 2018)

La risoluzione rientra nel paragrafo del programma definito “Lo sport per lo sviluppo e la pace: costruzione di un mondo pacifico e migliore attraverso lo sport e l'ideale olimpico” (vedi ONU, Assemblea Generale, 2018 e Federazione Ciclistica Italiana, 2018).

2.2. Contesto europeo

2.2.1. Libro verde – “Verso una nuova cultura della mobilità urbana”

Nel 2007, la Commissione europea (CE) pubblica il libro verde dedicata alla mobilità urbana. Nel documento vengono identificati diversi problemi, come ad esempio la crescente congestione nelle città che causa perdite di tempo, l'incremento dell'inquinamento e del numero degli incidenti. Al fine di ridurre l'impatto della mobilità urbana motorizzata nei grandi agglomerati urbani, la CE sostiene l'idea secondo cui “una politica di mobilità urbana che aspiri ad essere efficace deve adottare un approccio il più possibile integrato, incorporando le soluzioni più adatte ad ogni singolo problema: innovazione tecnologica, sviluppo del trasporto pulito, sicuro e intelligente, incentivi economici o adattamenti della normativa” (Commissione europea 2007, 5).

La sfida è grande: da un lato, si tratta di conciliare lo sviluppo economico delle città e l'accessibilità del territorio e, dall'altro, la tutela ambientale e la qualità di vita. Il Libro verde si propone di favorire la creazione di una nuova cultura della mobilità urbana, rendendo più sicure le alternative all'uso dell'auto. Le autorità locali e regionali dovrebbero favorire la piena integrazione di diverse modalità di trasporto realizzando infrastrutture adeguate e iniziative per promuovere l'uso di mobilità ciclopeditone nei luoghi di lavoro e nelle scuole.

Da notare come il Libro verde abbia riconosciuto l'efficacia della mobilità ciclopedonale come soluzione utile al fine di ridurre la congestione nelle città e tutelare maggiormente l'ambiente. La spinta europea verso una nuova mobilità integrata ha permesso di progettare e implementare nuove soluzioni innovative che tengono conto dei benefici derivanti dall'uso della bicicletta.

2.2.2. Carta di Bruxelles

Il 15 maggio 2009, a conclusione di Velo-city, 27 comuni hanno sottoscritto la c.d. Carta di Bruxelles il cui obiettivo principe è il raggiungimento della soglia del 15% di spostamenti in bicicletta entro il 2020 (Velo-city, 2009). Inoltre, le parti firmatarie si impegnano a ridurre del 50% il rischio di incidenti mortali con azioni e politiche specifiche volte ad aumentare gli spostamenti sicuri in bicicletta e a realizzare iniziative contro il furto delle bici.

La Carta di Bruxelles firmata al Parlamento Europeo si propone anche la promozione del cicloturismo e una maggiore cooperazione tra varie entità locali, regionali, nazionali ed europee. È stata richiesta, inoltre, la formazione di un intergruppo parlamentare sulla mobilità in bicicletta.

2.2.3. Libro bianco dei trasporti

La CE ha pubblicato un Libro bianco sui trasporti (Commissione europea 2011). Questo documento strategico presenta le idee della Commissione sul futuro del sistema dei trasporti dell'Unione e definisce un'agenda politica per il decennio. Il programma in questione rientra nella strategia *Europe 2020*⁴ per una maggiore efficienza delle risorse.

La chiara necessità di ridurre drasticamente le emissioni di gas serra a livello mondiale si traduce praticamente nell'obiettivo di riduzione di almeno il 60% di emissioni entro il 2050⁵. Questa necessità presuppone nuovi investimenti in infrastrutture tecnologiche e l'introduzione di piani di mobilità innovativi. Il Libro bianco sui trasporti vuole intervenire anche sulla sicurezza dei trasporti e sulla promozione di comportamenti più ecologici. A questo fine, la sensibilizzazione dell'opinione pubblica su una nuova mobilità urbana integrata e nuovi comportamenti più ecologici è importante, come ad esempio l'uso della bicicletta per percorrere piccole distanze. Nel Libro bianco si ribadisce che le misure per facilitare gli spostamenti in bici o a piedi devono essere inserite all'interno di una progettualità infrastrutturale e della mobilità urbana (Commissione europea, 2011, Allegato I).

2.2.4. Comunicazione della Commissione –“Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse”

La Comunicazione della Commissione COM(2013)913 (Commissione europea 2013) prende in considerazione le azioni da intraprendere per una nuova mobilità urbana all'interno del territorio dell'Unione. L'uso della bicicletta è considerato in più punti.

Nell'introduzione viene citato il Libro bianco sui trasporti (2011) affermando che le città devono ridurre del 60% le emissioni di gas serra. Si nota che “data la grande densità di popolazione e la quota elevata di spostamenti di breve distanza, le città presentano maggiori possibilità di ridurre

⁴ Per maggiori informazioni sulla strategia *Europe 2020*, si veda https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester/framework/europe-2020-strategy_it (ultima visita 22 novembre 2018).

⁵ Rispetto ai livelli del 1990.

il carbonio, rispetto al sistema dei trasporti nel suo complesso, grazie agli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici e a una rapida diffusione sul mercato dei veicoli alimentati con carburanti alternativi” (Commissione europea 2013, 1). Un ulteriore riferimento all’uso della bicicletta si trova nel paragrafo dedicato ai piani di mobilità urbana sostenibile. La bicicletta viene inclusa nei modi di trasporto da sostenere e stimolare; viene presentata anche come possibile modalità integrata di trasporto (Commissione europea 2013, 3).

2.2.5. Dichiarazione di Lussemburgo

Il 7 novembre 2015 si è tenuto a Lussemburgo il primo “Summit sulla mobilità ciclistica” che ha coinvolgeva i Ministri dei Trasporti dell’UE. Al margine del Summit è stata prodotta una “Dichiarazione sulla mobilità ciclistica come modalità di trasporto climate friendly”, la c.d. Dichiarazione di Lussemburgo (ECF 2015). Secondo la Dichiarazione di Lussemburgo, l’uso della bicicletta dovrebbe avere una corsia preferenziale considerati gli innumerevoli benefici in diversi settori, quali l’economia, la salute, l’ambiente, l’innovazione e la tecnologia. La Dichiarazione invita l’UE a sviluppare una strategia ciclista europea e a istituire un punto di riferimento europeo sulla bicicletta; è consigliata la creazione in tutti gli Stati Membri di un punto di riferimento nazionale sul ciclismo.

In conclusione, la Dichiarazione di Lussemburgo non è solo una dichiarazione di intenti da parte di Ministri dell’UE, ma anche un piano attuativo volto a integrare l’uso della bicicletta nelle politiche grazie a un piano strategico europeo.

2.2.6. Nuove iniziative europee per incoraggiare la mobilità sostenibile

L’Unione Europea si sta muovendo con varie iniziative formali e informali per promuovere una nuova mobilità urbana sostenibile.

Un recente esempio concreto è rappresentato dalla proposta di regolamento della Commissione relativa ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nella quale si prevede l’utilizzo di biciclette da parte dei passeggeri. Infatti, il considerando n. 13 sottolinea come la crescente popolarità del ciclismo nell’Unione ha implicazioni per il turismo e per la mobilità in generale (Parlamento europeo 2018). Le imprese ferroviarie presenti nell’UE dovrebbero quindi agevolare la combinazione di viaggi in treno e uso della bicicletta, consentendo il trasporto della bici a bordo del treno. L’art. 6 stabilisce che i passeggeri hanno il diritto di portare biciclette a bordo del treno, eventualmente pagando un prezzo ragionevole. La proposta è stata emendata dalla commissione parlamentare Trasporti (TRAN) nel mese di ottobre 2018. Si attendono ulteriori sviluppi nelle prossime tappe del procedimento legislativo.

2.2.6.1. Parere del Comitato delle Regioni (2017/C 088/10)

In un primo parere del 2017 (Comitato delle Regioni, 2017a), Il Comitato delle Regioni (CdR) ha espresso la propria preoccupazione per i cambiamenti climatici, l’inquinamento atmosferico, problemi di salute per la popolazione, problemi di sicurezza stradale, congestione del traffico e scarsa qualità degli spazi pubblici. Il CdR auspica “un cambio di paradigma nelle politiche in materia di trasporti e pianificazione/utilizzo del territorio che richiede una nuova gerarchia della mobilità sostenibile” dando priorità a trasporto pubblico e spostamenti attivi in bicicletta o a piedi. A tal fine, è necessario promuovere il miglioramento all’accessibilità pedonale e ciclabile alle fermate di trasporto pubblico e il potenziamento del sistema di *bike sharing*. Riconoscendo che un cambio di paradigma rappresenta uno sforzo comune di tutti i livelli di governo (locale, regionale,

nazionale, europeo e mondiale), si auspica anche una maggior integrazione tra livelli di pianificazione e tra diversi soggetti della società civile, quali ad esempio ONG, sindacati e mondo accademico.

Il CdR valuta positivamente l'obiettivo prefissato dalla Commissione, ossia il raddoppiamento della mobilità ciclistica negli Stati Membri nel corso dei prossimi 10 anni⁶. A questo proposito, viene considerato positivamente anche l'aumento dell'uso di biciclette elettriche che permettono di percorrere tratti più lunghi in un tempo minore.

Il parere del Comitato delle Regioni riprende la Carta di Lussemburgo accogliendo con favore la nomina di una persona di contatto per la ciclabilità presso la DG MOVE e chiede il supporto della Commissione europea per l'istituzione di un centro di informazione per la ciclabilità per accedere a scambio di buone pratiche, casi di studi e possibilità di finanziamento.

2.2.6.2. Parere del Comitato delle Regioni (2017/C 342/09)

Il parere 342/09 accoglie con favore la strategia europea per una mobilità a basse emissioni. Anche in questo parere il CdR “propone che le pratiche di pianificazione urbanistica e interurbana delle città europee di piccole e grandi dimensioni individuino [...] le zone idonee per il trasporto e la mobilità a basse emissioni” (Comitato delle Regioni, 2017b). Nella pianificazione urbanistica si dovrebbe dare la precedenza agli spostamenti attivi (in bicicletta e a piedi), alle soluzioni di trasporto pubblico e ai sistemi di mobilità condivisa (*car sharing* e *car pooling*)”. Viene chiesta l'attuazione di una politica UE di investimenti che consenta di migliorare la salute pubblica anche attraverso un investimento nella ciclabilità di almeno il 10% dei fondi europei destinati ai trasporti in alcune determinate regioni.

È stata avanzata la richiesta di inserire nel programma di lavoro della Commissione una tabella di marcia per la mobilità ciclistica. Nel 2018 questa richiesta non è ancora stata implementata.

2.2.6.3. Parere del Comitato delle Regioni (2017/C 342/03)

Il parere 342/03 del CdR ribadisce che le istituzioni territoriali [...] sono veri e propri *policy-makers*, chiamati a definire livelli e metodi di governo più appropriati per collegare gli obiettivi dell'UE e delle Nazioni Unite a quelli delle comunità locali” (Comitato delle Regioni, 2017c). Sebbene il parere del CoR non faccia esplicito riferimento alla ciclabilità, si nota l'attenzione posta alle tematiche ambientali, in particolare in favore della sostenibilità. Ciò include anche l'incentivazione della mobilità ciclistica.

2.2.7. Urban Agenda - Urban Mobility and Air Quality

La *Urban Agenda* per l'UE è un approccio integrato e coordinato tra la dimensione nazionale ed europea su tematiche urbane ed è stata creata con il patto di Amsterdam (Commissione europea 2016). Si focalizza su temi concreti attraverso delle partnership. Lo scopo prioritario della *Urban Agenda* è il miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane (Commissione europea, sviluppo regionale e urbano 2018). La *Urban Agenda* si basa sui principi di sussidiarietà e proporzionalità (art. 5 TUE) e coinvolge in modo paritario la Commissione europea, ONG, governi nazionali, autorità e *stakeholder* locali per promuovere una migliore regolamentazione, accesso più

⁶ Da considerare è il lasso di tempo 2016-2026. L'obiettivo è un raddoppio dall'attuale 7-8% a circa il 15%.

agevole a fondi e più conoscenza (scambio di buone pratiche, studi e dati). Sono fondamentali i 3 pilastri del *policy-making* europeo: *Better regulation, Better funding, Better knowledge*⁷.

Tutti i partecipanti alla *Urban Agenda* dell'Unione promuovono rinnovate e migliori regolamentazioni UE che vengono spesso implementate nelle città con implicazioni dirette e indirette su autorità e pubblico locale. L'Unione cerca di diminuire le difficoltà che gli attori potrebbero incontrare nell'implementazione di programmi e regolamentazioni in modo coerente ed efficiente, assicurando il raggiungimento degli obiettivi con costi finanziari e burocratici minimi. Le autorità urbane sono i principali beneficiari di questi fondi che, però, a volte possono essere difficile da ottenere vista la complessità organizzativa e burocratica dell'UE. L'Unione sta lavorando per questo. L'UE sta cercando di migliorare e rendere più facile l'accesso a fondi e finanziamenti per le autorità locali e cittadine. Un altro compito della *Urban Agenda* è quello di aiutare nella costruzione di una conoscenza di base unica relativa alle tematiche in questione. A questo proposito, l'Unione Europea promuove lo scambio di dati, informazioni, studi e buone pratiche tra varie entità localizzate nei diversi Stati Membri. Dati affidabili e condivisi sono importanti per garantire non solo che la politica urbana si basi su prove empiriche, ma anche che si possono trovare soluzioni su misura per le sfide odierne (Commissione europea 2018).

Le 12 tematiche principali si riflettono nella creazione di altrettante partnership ad esse dedicate e sancite nel Patto di Amsterdam. I temi sono: (1) qualità dell'aria; (2) economia circolare; (3) adattamento climatico; (4) transizione digitale; (5) transizione energetica; (6) alloggi; (7) inclusione di migranti e rifugiati; (8) appalti pubblici innovativi e responsabili; (9) lavoro e competenze nell'economia locale; (10) uso sostenibile del terreno e soluzioni basate sulla natura; (11) mobilità urbana; (12) povertà urbana.

Di seguito, saranno prese in considerazione le priorità dedicate alla mobilità urbana e alla qualità dell'aria considerato lo stretto collegamento con la ciclabilità.

2.2.7.1. Partnership sulla Mobilità Urbana

I partecipanti alla Partnership sulla Mobilità Urbana (PUM) sono le aree urbane di Karlsruhe (DE) -coordinatore, Bari (IT), Bielefeld (DE), Burgas (BG), Gdynia (PL), Malmö (SE), Nijmegen (NL) e Torres Vedras (PT); la regione Scania (SE) e la Vallonia (BE). Partecipano anche 5 Stati Membri (Repubblica Ceca -coordinatore, Cipro, Finlandia, Romania e Slovenia), la Commissione europea (con le DG REGIO, DG MOVE, DG ENVI), il CEMR (Council of European Municipalities and Regions), Eurocities e la Banca Europea per gli Investimenti. Gli *stakeholder* sono la ECF, POLIS, Walk21 e l'UITP (International Association of Public Transport). Da notare la sola presenza italiana della città di Bari.

La Partnership volontaria sulla Mobilità Urbana vuole promuovere soluzioni per migliorare le condizioni della mobilità urbana in città europee. In particolar modo, gli obiettivi della PUM sono “*to have a sustainable and efficient urban mobility. The focus will be on: public transport, soft mobility (walking, cycling, public space) and accessibility (for disabled, elderly, young children,*

⁷ Migliore regolamentazione, migliore finanziamento, migliore conoscenza.

etc.) and an efficient transport with good internal (local) and external (regional) connectivity”⁸ (Commissione europea 2018, 5). Questa Partnership ha creato 4 gruppi di lavoro per indirizzare le sfide legate alla mobilità urbana:

1. *Governance* e pianificazione
2. Trasporti pubblici (inclusi “autobus puliti”) e accessibilità
3. Trasporto attivo e spazi pubblici
4. *New Mobility Services* e innovazione

In questa partnership creata nel 2017, vengono trattate tematiche rilevanti, quali l’avanzamento tecnologico, l’incoraggiamento all’uso di mezzi di trasporto attivi, il miglioramento dell’implementazione di misure di *governance* multilivello. Le azioni incluse nell’*action plan* coinvolgono la normativa europea che influenza la mobilità urbana, l’uso e l’allocazione di fondi europei e l’utilizzo di piattaforme per lo scambio di conoscenze e competenze.

Durante il primo anno, l’azione del gruppo si è focalizzata sulla mappatura di sfide e opportunità e nell’identificazione delle aree di interesse. Nel 2018 i membri si sono consultati con gli *stakeholder* discutendo e approvando la versione finale dell’Action Plan. Il 2019 sarà dedicato alla valutazione del lavoro della PUM e alla presentazione dei maggiori risultati raggiunti (Commissione europea 2018).

2.2.7.1.1. Final Action Plan

Nell’*action plan* si prende in considerazione la ciclabilità in modo più preciso e puntuale al capitolo 3, il cui scopo è promuovere mezzi di trasporto attivi e spazi pubblici. La mobilità ciclista è considerata soprattutto nell’azione n. 5 e 6 del Final Action Plan (Commissione europea 2018).

Da un lato l’azione n. 5 si propone di sviluppare linee guida per infrastrutture dedicate alla mobilità attiva e relativi finanziamenti. Non ci sono standard europei e/o raccomandazioni sulla creazione di infrastrutture sicure, confortevoli e attraenti per camminare o usare la bici. Si dovrebbe contribuire allo sviluppo di linee guida europee su differenti parametri delle infrastrutture e, poi, incoraggiare gli Stati Membri a sviluppare le proprie linee guida sulla base di quelle europee. Un altro scopo è quello di sbloccare più finanziamenti europei per infrastrutture dedicate alla mobilità attiva. A questo proposito, si propone anche l’aggiornamento del *EU Funding Observatory for Cycling*⁹ includendo riferimenti a importanti strumenti di finanziamento.

Dall’altro, invece, l’azione n. 6 si propone di promuovere un comportamento adeguato relativamente alla mobilità attiva. Quest’azione si focalizza su fattori e compiti necessari e significativi per promuovere una mobilità sostenibile e attiva nell’Unione. Molte persone, infatti, non utilizzano la bici a causa di barriere mentali: non sono a conoscenza delle possibilità di utilizzo, mancanza di motivazione e di attitudine positiva verso la mobilità attiva. Il miglior approccio possibile è promuovere l’inserimento di camminata e ciclismo nello stile di vita e, in maniera complementare, stanziare più fondi per infrastrutture dedicate. L’azione n. 6 è basata anche su una

⁸ Gli obiettivi della PUM sono finalizzati alla creazione di un sistema di mobilità efficiente e sostenibile. Il focus sarà su trasporti pubblici, mobilità soft (andare a piedi e in bicicletta, spazi pubblici) e accessibilità (per disabili, anziani, bambini) e su un efficiente connettività tra trasporti interni (locali) ed esterni (regionali).

⁹ *EU Funds Observatory for Cycling*, <https://ecf.com/what-we-do/european-funding/eu-funds-observatory-cycling> (ultima visita 28 novembre 2018).

pianificazione degli approcci ai piani di mobilità urbana per scuole e aziende e la conseguente adozione di un report sulle *best practices*.

Da non dimenticare, l'azione n. 8 che si propone di esplorare lo sviluppo dei nuovi servizi di mobilità. Pur non essendo focalizzato sull'uso della bicicletta, i *New Mobility Services* si riferiscono anche a servizi di trasporto condivisi, come il *car sharing* e il *bike sharing*. Queste nuove possibilità di trasporto incentivano un uso razionale della macchina e promuovono una maggiore accessibilità alle alternative. Come risultato, l'azione 8 si propone la creazione di una piattaforma e di un evento dove sia possibile lo scambio di buone pratiche ed esperienze da tutto il territorio dell'Unione.

2.2.7.2. Partnership sulla Qualità dell'Aria

Nella Partnership sulla Qualità dell'Aria, i membri sono entità differenti: gli Stati Membri presenti sono Paesi Bassi (coordinatore), Croazia, Repubblica Ceca e Polonia, mentre le aree urbane coinvolte vedono la partecipazione di Milano (IT), Constanta (RO), Helsinki (FI), Londra (UK) e Utrecht (NL). Altri partecipanti sono la Commissione europea, tramite le DG REGIO, ENV, RTD, ENER, MOVE, AGRI, GROW, Eurocities, Urbact, Health and Environment Alliance e Consortium Clean Air Ruhr Area rappresentato dalla città di Duisburg.

L'inquinamento dell'aria è un fattore determinante per la qualità della vita in città. L'obiettivo principe di questa partnership è avere città più salutare che riescano a mantenere un alto standard. Sono stati, quindi, identificati 4 temi principali su cui lavorare (Commissione europea 2018):

1. Modellamento di specifiche situazioni della città: è stata definita una base informativa sugli aspetti chiave per migliorare la qualità di vita in città e della salute pubblica. Sono state individuate misure pratiche e concrete per la riduzione di fonti specifiche di inquinamento;
2. Mappatura degli strumenti normativi e di finanziamenti: per migliorare la qualità dell'aria potrebbe essere necessario introdurre nuovi strumenti normativi innovativi e risolvere alcuni problemi legati ai finanziamenti;
3. Raccomandazioni sulle buone pratiche in materia di qualità dell'aria: un reale confronto e scambio di buone pratiche e informazioni può fornire importanti informazioni politiche per progetti pilota nelle città;
4. Linee guida per i piani d'azione sulla qualità dell'aria delle città: saranno sviluppate linee guida di ispirazione per le città per facilitare il processo decisionale locale e maggiore uniformità nei piani di qualità dell'aria.

2.2.7.2.1. Final Action Plan

Il *Final Action Plan* della Partnership sulla Qualità dell'Aria è certamente collegato anche alla ciclabilità. Anche se non c'è un gruppo di lavoro a questo dedicato, il comportamento delle persone è un fattore fondamentale che influenza la qualità dell'aria. La pianificazione urbana, la disponibilità di mezzi pubblici e rendere attraenti l'uso delle biciclette influenzano la qualità dell'aria che si respira in città. Il supporto delle autorità è fondamentale per raggiungere dei risultati positivi. Nel *Final Action Plan* si afferma anche che la salute dei cittadini migliorerebbe visibilmente, qualora vi fossero iniziative maggiormente coordinate (Commissione europea 2018, 25).

L'azione n. 4 focalizzata sull'implementazione di misure per la protezione e il miglioramento della salute dei cittadini è quella maggiormente collegata alla promozione è all'uso

della bicicletta. Inoltre, la tematica n. 3 dedicata alle *best practices* sulla qualità dell'aria sottolinea l'interconnessione tra il miglioramento delle condizioni dell'aria e innovative opzioni di trasporto, quali *cargo bike*, *e-bike* e *bike sharing* (Commissione europea 2018, 34).

Capitolo III – Iniziative europee

3.1. Programmi di finanziamento della ciclabilità nell'Unione Europea

Il capitolo III presenta i principali programmi di finanziamento gestiti direttamente dalla Commissione europea a cui la Provincia autonoma di Trento può accedere. Di seguito si presentano brevemente i programmi con un conciso riferimento alla ciclabilità. Nella seconda parte del capitolo si prende in considerazione la possibilità non solo di partnership strategiche, ma anche di scambio di buone pratiche, dati e informazioni.

Si evidenzia che è necessario tenere in considerazione 3 argomenti chiave per ottenere fondi. Innanzitutto, (1) l'impatto economico della ciclabilità e del progetto che viene proposto, che di conseguenza deve portare a (2) benefici tangibili per la solute pubblica. Infine, il progetto sulla ciclabilità dovrebbe anche portare a (3) un incremento dei posti di lavoro.

3.1.1. Programmi a gestione diretta

3.1.1.1. *Connecting Europe Facility*

Connecting Europe Facility (CEF)¹⁰, nota anche in italiano come “meccanismo per collegare l'Europa”, fornisce fondi a reti trans-europee al fine di sostenere progetti di interesse comune nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, sfruttando anche potenziali sinergie tra questi settori.

Questi progetti sono di interesse anche per istituti, centri di ricerca, imprese e organizzazioni direttamente interessate ai settori dell'energia, dei trasporti e della comunicazione. I progetti realizzati nell'ambito del CEF costituiscono spesso la risposta a esigenze espresse nell'ambito del programma attraverso la realizzazione di studi e lavori. Oltre 33 miliardi di euro sono stati destinati a progetti CEF per il periodo 2014-2020. L'alta allocazione di fondi è giustificata dalla realizzazione di grandi opere e infrastrutture.

La gestione del programma CEF è abbastanza complessa perché la responsabilità strategica spetta a 3 differenti DG: DG Trasporti, DG Energia e DG Connect (tecnologie digitali e telecomunicazioni), mentre la responsabilità operativa è in capo a INEA (Innovation and Network Executive Agency¹¹). Le azioni del CEF si integrano con alcuni finanziamenti derivanti da Fondo di Coesione, FESR, e Fondi strutturali per l'asse CEF Trasporti.

Al CEF Trasporti sono stati destinati più di 26 milioni di euro, circa il 79% dell'intero ammontare di fondi. I finanziamenti relativi ai trasporti vogliono accrescere l'interoperabilità dei

¹⁰ Maggiori informazioni su *Connecting Europe Facility*, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility> (ultima visita 28 novembre 2018) e https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en (ultima visita 28 novembre 2018).

¹¹ Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA), <https://ec.europa.eu/inea/en/welcome-to-innovation-networks-executive-agency> (ultima visita 5 dicembre 2018).

servizi e migliorare le tratte. Il CEF può essere usato per lo sviluppo di misure infrastrutturali legate alla ciclabilità connesse a TEN-T (Trans-European Transport Networks).

3.1.1.2. COSME

Il programma COSME¹² si propone di accrescere la competitività delle PMI nel periodo 2014-2020 rispecchiando lo Small Business Act (si vedano Commissione europea, 2008 e Commissione europea, DG Growth, 2018). COSME, infatti, è l'acronimo di COmpetitiveness of enterprises and Small and Medium Enterprises). Lo scopo è quello di promuovere l'imprenditoria nell'Unione, con particolare riferimento alle piccole e medie imprese che costituiscono la "spina dorsale" dell'economia europea. COSME ha come beneficiari privilegiati gli imprenditori e aspiranti tali, organizzazioni pubbliche o private in sostegno delle aziende. La quota di 2,3 miliardi di euro è destinata al supporto finanziario ed è parte fondamentale del programma.

La gestione strategica del programma spetta a DG Crescita, mentre l'attuazione spetta all'Agenzia EASME¹³. Il programma COSME si presta a sinergie con altri Fondi a gestione diretta e indiretta data la sua spiccata natura trasversale. La formazione del partenariato per partecipare ai bandi COSME deve essere orientata alla produzione di valore aggiunto funzionale: per esempio, l'idea può essere innovativa, ma anche la trasferibilità di buone pratiche ad altri settori e Stati Membri e pure la capacità di influenzare le *policy* volte alla promozione dell'imprenditoria. Il programma è strutturato in 4 azioni chiave:

1. Accesso ai finanziamenti
2. Accesso ai mercati
3. Miglioramento delle condizioni-quadro per le imprese
4. Sostegno agli imprenditori e all'imprenditoria

In riferimento alla ciclabilità, il programma COSME potrebbe non solo supportare e aumentare la competitività delle imprese connesse all'uso della bicicletta (ad esempio PMI che si occupano di infrastrutture per la ciclabilità), ma anche incentivare progetti di cicloturismo su scala europea.

3.1.1.3. Horizon 2020

Horizon 2020 (H2020)¹⁴ è il programma europeo destinato alla ricerca e innovazione nel periodo 2014-2020. Horizon 2020 promuove una crescita inclusiva, intelligente e sostenibile incrementando la competitività di tutta l'Unione. È il più ampio programma di finanziamento con un budget di circa 80 miliardi di euro. Lo scopo di H2020 è favorire la ricerca scientifica di altissimo livello, incoraggiando partnership pubbliche e private ed eliminando le barriere all'innovazione. Gli obiettivi di H2020 sono accompagnati anche da altre azioni per lo sviluppo nell'Area di Ricerca Europea.

¹² Maggiori informazioni sul programma COSME, http://ec.europa.eu/cip/files/cosme/cosme_factsheet_final_en.pdf (ultima visita 28 novembre 2018) e <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/9783> (ultima visita 28 novembre 2018).

¹³ Maggiori informazioni su EASME, <https://ec.europa.eu/easme/en> (ultima visita 28 novembre 2018).

¹⁴ Per maggiori informazioni e dettagli sul programma Horizon 2020, si vedano <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020> (ultima visita 28 novembre 2018), https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation_en (ultima visita 28 novembre 2018) e <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-sections> (ultima visita 28 novembre 2018).

La direzione strategica è in capo alla DG per la Ricerca e l'Innovazione, mentre alcune componenti esecutive relative alla dimensione imprenditoriale dipendono dall'Agenzia EASME. L'ente di riferimento per l'Italia è APRE, l'Agenzia per la Promozione della Ricerca Europea¹⁵. Il programma si struttura su 3 priorità:

1. eccellenza scientifica (*excellent science*): ricerca di frontiera finanziata dal Consiglio europeo per la ricerca (ERC) e, conseguentemente, finanziamento di ricercatori con progetti innovativi creativi (*FET Open, Proactive e Flagship*); Azioni Marie Skłodowska-Curie per favorire la mobilità internazionale di giovani ricercatori; sostegno a progetti di grandi dimensioni e alta innovazione e finanziamenti;
2. leadership industriale (*industrial leadership*): sostegno alle tecnologie per l'innovazione in tutti i settori, in particolare legati a ICT, nanotecnologie, industria manifatturiera ad alta specializzazione; accesso a finanza di rischio (anche con il programma COSME), supporto a progetti e internazionalizzazione di PMI
3. sfide alla società (*societal challenges*); l'UE ha identificato 7 sfide prioritarie per le quali l'investimento in R&I può portare a reali benefici. Da sottolineare tra queste, energia sicura, pulita ed efficiente; trasporto intelligente, verde e integrato; azione per il clima, ambiente, efficienza delle risorse e materie prime.

Nonostante la grande portata del programma Horizon 2020 e relative complessità procedurali, questo programma potrebbe supportare l'innovazione e la ricerca con progetti relativi a componentistica, meccanismi e innovazioni della bicicletta.

3.1.1.4. LIFE

Il programma LIFE¹⁶ è dedicato alla protezione dell'ambiente. Ambiente è definito “come habitat, specie e biodiversità, come utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse naturali, protezione ambientale e governance ambientale a salvaguardia della salute, lotta alle emissioni inquinanti e al cambiamento climatico, miglioramento delle politiche, della governance e introduzione di sistemi più efficaci in ambito ambientale” (Guida all'europrogettazione, 2018). Il budget destinato al programma LIFE è oltre i 3 miliardi di euro.

La gestione strategica è affidata a DG Ambiente per il sottoprogramma “Ambiente” e a DG Clima per il sottoprogramma “Azione per il clima”. La gestione operativa era rimasta in capo alle singole DG, ma si sta spostando verso l'Agenzia EASME. Il punto di contatto per l'Italia è il Ministero dell'Ambiente.

Il sottoprogramma “Ambiente” si pone come priorità tematiche l'ambiente marino, i rifiuti, l'uso delle risorse nel sottosuolo, natura e biodiversità, l'ambiente e la qualità dell'aria. Quest'ultima priorità tematica è particolarmente interessante perché legata alla legislazione in materia di qualità dell'aria e la direttiva sui limiti nazionali di emissione e all'ambiente urbano. Il sottoprogramma “Clima” si pone, invece, come obiettivi quello di implementare e sviluppare la

¹⁵ APRE, <http://www.apre.it> (ultima visita 28 novembre 2018).

¹⁶ Per maggiori informazioni sul programma LIFE, si veda <http://ec.europa.eu/environment/life/about/documents/life2014-2020.pdf> (ultima visita 29 novembre 2018), <http://ec.europa.eu/environment/life/> (ultima visita 28 novembre 2018) e <https://ec.europa.eu/easme/en/life-programme> (ultima visita 29 novembre 2018).

normativa, implementare strategie integrate e piani d'azione, sviluppare piani innovativi e tecnologie per il cambiamento climatico.

Le azioni finanziarie legate a LIFE sono progetti¹⁷ (costituiscono la componente principale dei finanziamenti erogati), sovvenzioni di funzionamento attraverso un contributo all'attività di un'organizzazione e appalti pubblici per la realizzazione di conferenze, studi, servizi di assistenza e monitoraggio.

Nell'ambito del programma LIFE si possono finanziare progetti che supportano il miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente circostante. Il programma è da tenere in considerazione considerata la correlazione tra la ciclabilità e l'ambiente.

3.1.1.5. Europe for Citizens e Erasmus +

Europe for Citizens (Europa per i cittadini)¹⁸ si pone due grandi obiettivi: (1) sensibilizzare alla memoria, alla storia e ai valori comuni; (2) incoraggiare la partecipazione democratica e civica dei cittadini europei. L'intervento in questo programma si ha attraverso progetti o sovvenzioni di funzionamento. Il budget per il periodo 2014-2020 è di 186 milioni di euro. Il punto di contatto per l'Italia è l'ECP¹⁹.

La direzione strategica del programma è demandata alla DG Comunicazione, mentre l'EACEA²⁰ (Agenzia esecutiva per l'istruzione) è responsabile dell'implementazione operativa. Il programma è aperto a tutti i soggetti interessati a promuovere cittadinanza e integrazione; in particolar modo, i principali beneficiari vorrebbero essere enti locali e regionali, città comuni, organizzazioni della società civile e centri di ricerca.

Erasmus+²¹ è il programma dell'UE per l'istruzione, la formazione, la gioventù e lo sport per il periodo 2014-2020 con un budget di oltre 14 miliardi di euro. La maggior parte delle risorse è destinata alla mobilità delle persone, quali giovani, studenti, insegnanti, persone attive nei settori di riferimento, e allo scambio di buone pratiche tra centri di istruzione e formazione, associazioni.

La gestione strategica è spetta alla DG Educazione e Cultura, mentre l'attuazione è in mano alla EACEA. In questo caso, le agenzie nazionali funzionano come tramite tra i partecipanti e le istituzioni facilitando la partecipazione al programma. Il programma Erasmus+ è costituito da 3 tipologie di azioni chiave (mobilità individuale ai fini di apprendimento, cooperazione per

¹⁷ Progetti "tradizionali" (di buone pratiche, pilota, dimostrativi, di informazione), preparatori, integrati, di assistenza tecnica.

¹⁸ Maggiori informazioni su *Europe for Citizens*, http://ec.europa.eu/citizenship/about-the-europe-for-citizens-programme/future-programme-2014-2020/index_en.htm (ultima visita 29 novembre 2018) e <https://eacea.ec.europa.eu/sites/eacea-site/files/documents/comm2013003670000it.pdf> (ultima visita 29 novembre 2018).

¹⁹ *Europe for Citizens Point Italy*, <http://www.europacittadini.it> (ultima visita 29 novembre 2018).

²⁰ EACEA, *Education, Audiovisual and Culture Executive Agency*, https://eacea.ec.europa.eu/europe-for-citizens_en (ultima visita 29 novembre 2018).

²¹ Per maggiori informazioni sul programma Erasmus+, si veda http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/about/factsheets_en (ultima visita 29 novembre 2018), <http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/> (ultima visita 29 novembre 2018) e http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/resources/programme-guide_en (ultima visita 29 novembre 2018).

l'innovazione e per buone pratiche, riforma delle politiche) e 2 tipologie di azioni specifiche nel settore sport e su questioni europee ("Jean Monnet").

Nonostante Europa per i cittadini ed Erasmus+ non si riferiscano direttamente ad aree connesse all'uso della bicicletta e alla ciclabilità, è bene tenere in considerazione che questi programmi di finanziamento possono essere ugualmente utilizzati. Essi possono mettere in atto alcune *soft measures* che coinvolgano i cittadini al fine di cambiare la loro prospettiva e il loro comportamento. Per quanto riguarda la ciclabilità, infatti, attraverso questi programmi si potrebbe sostenere un nuovo paradigma e un cambio di mentalità verso un modo di trasporto attivo.

3.1.2. Programmi a gestione condivisa – Cooperazione Territoriale Europea

La cooperazione territoriale europea (CTE) è uno dei pilastri della politica di coesione dell'Unione. Questi programmi sono conosciuti anche con il nome di "Interreg"²². L'obiettivo della CTE è promuovere la collaborazione tra i diversi territori di uno Stato o tra Stati Membri differenti attraverso la realizzazione di azioni congiunte per risolvere problemi comuni.

I programmi Interreg sono a gestione condivisa; la gestione dei fondi è quindi delegata a un'autorità di gestione che viene identificata in ogni programma, generalmente un ente nazionale o regionale. Si distinguono quindi programmi di cooperazione transfrontaliera, tra regioni nelle vicinanze del confine, e cooperazione transnazionale, tra diversi Stati Membri o regioni. La Provincia Autonoma di Trento prende parte ai programmi di cooperazione transnazionale con Central Europe, Alpine Space e Adrion.

3.1.2.1. Cooperazione INTERREG transnazionale

I programmi transnazionali Interreg sono uno strumento strategico perfetto per la cooperazione poiché includono pianificazione strategica, *policy making* e *soft measures* tra autorità, ONG e entità private in più di 3 Stati Membri.

3.1.2.1.1. Central Europe

Il programma ha un budget di circa 246 milioni di euro, coinvolge 9 diversi partner, tra cui la Provincia Autonoma di Trento. Il programma Interreg Central Europe²³ si pone come obiettivo centrale lo sviluppo delle capacità di innovazione, riduzione delle emissioni di carbonio, protezione delle risorse naturali e culturali, dei trasporti e della mobilità. Interreg Central Europe si pone 4 priorità:

1. Innovazione: le sfide socioeconomiche affrontate in questo ambito sono collegate alla crescita intelligente. Lo scopo è quello di aumentare l'efficienza in ricerca, innovazione ed educazione. I progetti finanziati sotto questa prima priorità mirano al rafforzamento di aree orientate alla tecnologia che sono destinazione di investimenti esteri. Si cerca anche di indirizzare disparità regionali in conoscenza e innovazione, migliorare le capacità imprenditoriali legate all'innovazione e rispondere alla sfida demografica. Le risorse a disposizione sono di circa 69 milioni di euro (Interreg Central Europe 2018a).

²² Maggiori informazioni su *Interreg*, <https://www.interregeurope.eu> (ultima visita 28 novembre 2018) e <https://interreg.eu> (ultima visita 28 novembre 2018).

²³ Maggiori dettagli su *Interreg Central Europe*, <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/home.html> (ultima visita 29 novembre 2018).

2. Aumento di energia riciclabile: la riduzione di emissione di carbonio è strettamente collegata all'incremento di energie rinnovabili e a una migliore efficienza energetica. I progetti finanziati in questo campo contribuiscono al miglioramento di competenze e conoscenze relative alla gestione dell'energia e delle risorse energetiche. Lo sviluppo e l'implementazione di strategie territoriali per la riduzione delle emissioni di carbonio è supportata da azioni di Interreg Central Europe relative a produzione e consumo di energia. L'allocazione finanziaria destinata a questo è di circa 44 milioni di euro provenienti da FESR (Interreg Central Europe 2018b).
3. Ambiente, cultura e sostenibilità: questa priorità risponde al bisogno di protezione e sostenibilità di risorse culturali e naturali, che sono soggette a pressioni economiche e ambientali. Il programma si focalizza, inoltre, sul miglioramento della qualità dell'ambiente. A tal fine, indirizzare sfide chiave legate all'uso dei territori, aria, suolo, inquinamento dell'acqua e gestione dei rifiuti porta benefici tangibili nella qualità di vita nelle aree urbane. I finanziamenti previsti sono di circa 89 milioni di euro (Interreg Central Europe 2018c).
4. Trasporti: il programma dovrebbe ridurre il divario tra regioni periferie e meno accessibili e aree centrali ben connesse. Si punta al miglioramento delle connessioni tra regioni e città attraverso i collegamenti di trasporto europei e i trasporti intermodali. L'allocazione finanziaria prevista è di circa 30 milioni di euro (Interreg Central Europe 2018d).

Il programma Interreg Central Europe può rappresentare un'importante possibilità per il finanziamento di progetti legati alla ciclabilità viste le priorità fissate. Da tenere in particolare considerazione sono i progetti legati a *low-carbon emission* (priorità 2) e *culture and environment* (priorità 3). Per esempio, all'interno della priorità 2 è stato finanziato il progetto *MOVECIT* con un budget di oltre 1 milione e mezzo di euro, la maggior parte dei quali provenienti da fondi FESR. Questo progetto dalla durata triennale (giugno 2016-maggio 2019) mira a rendere il trasporto più sostenibile nella situazione odierna, che vede un incremento della mobilità motorizzata. *MOVECIT* si propone di coinvolgere dipendenti di enti pubblici non solo nell'uso di mezzi di trasporto sostenibili, ma anche in una pianificazione urbana intelligente. La città di Modena è un partner del progetto. Nel progetto *MOVECIT* si sviluppano e si adottano 13 piani istituzionali di mobilità urbana e 7 azioni pilota, come lo sviluppo di piani individuali di viaggio, l'installazione di *bike box* integrate, l'incremento nell'uso delle *cargo bike* (Interreg Central Europe 2018).

3.1.2.1.2. Alpine Space

Alpine Space²⁴ è un programma di cooperazione transnazionale europea per la regione alpina che si propone di facilitare la cooperazione tra i principali attori in ambito economico, sociale e ambientale nei 7 Stati Membri (Austria, Francia, Liechtenstein, Germania, Svizzera, Italia e Slovenia) e vari livelli istituzionali, come il settore accademico, politico, amministrativo e innovazione. La PAT partecipa al programma Spazio Alpino.

Il budget è di 139 milioni di euro provenienti da fondi FESR e da finanziamenti pubblici e privati nazionali. Il programma è basato su 4 priorità:

²⁴ Per maggiori informazioni e dettagli su *Alpine Space*, si veda <http://www.alpine-space.eu> (ultima visita 29 novembre 2018).

1. Innovazione: miglioramento delle condizioni e opportunità legate all'innovazione, promozione di azioni trasversali. Sono stati identificati due obiettivi specifici a questo fine:
 - a. Miglioramento delle condizioni-quadro per l'innovazione dello Spazio Alpino
 - b. Aumento delle capacità per servizi di ordine generale della società
2. Basse emissioni: promozione di una società a basso impatto ambientale e a basse emissioni. Sono stati identificati due obiettivi specifici:
 - a. Stabilire strumenti transnazionali per basse emissioni
 - b. Aumentare le opzioni di trasporto a basse emissioni
3. Vivibilità: focalizzato sull'eredità naturale e culturale nello Spazio Alpino e su come valorizzare il capitale sociale, culturale e naturale. Questo scopo è spaccettato in due sotto-obiettivi:
 - a. Valorizzare in modo sostenibile l'eredità culturale e naturale dello Spazio Alpino
 - b. Migliorare la protezione, la conservazione e la connessione ecologica dei sistemi nello Spazio Alpino
4. Buona *governance*: aumento della *governance* multilivello e transnazionale nello Spazio Alpino (Alpine Space 2018).

Anche il programma Alpine Space è da tenere in considerazione come possibilità di finanziamento per quanto riguarda l'uso della bicicletta e la promozione di questa all'interno di regioni e Stati Membri. In particolare, da tenere in considerazione è la priorità n. 2 relativa a basse emissioni. Ad esempio, è stata presentata un'idea di progetto relativa a valutare il potenziale di eventi dirompenti per promuovere l'uso delle bici elettriche nelle aree alpine. Vi è particolare interesse nel promuovere l'uso di biciclette elettriche dove il traffico è particolarmente congestionato; si vorrebbero partner da Austria, Germania, Italia, Svizzera²⁵.

3.1.2.1.3. Adrion

Il programma europeo di cooperazione transnazionale Adrion²⁶ coinvolge 3 Stati Membri dell'Unione europea (Croazia, Grecia, Slovenia e Italia), 3 Stati candidati all'accesso (Serbia, Montenegro e Albania). L'area geografica coperta da ogni partner è il territorio nazionale, eccetto per l'Italia, dove partecipano 12 regioni e 2 province, tra cui la Provincia autonoma di Trento. Il budget a disposizione del programma Adrion è di circa 118 milioni di euro.

Lo scopo di Adrion è promuovere cooperazione e solidarietà tra i partner attraverso l'azione di *policy driver* e *governance innovator*. Il programma contribuisce allo scambio e trasferimento di esperienze tra regioni, a interventi di supporto transnazionale legato al *capacity-building* e a dare delle risposte ai bisogni correnti dei territori. Adrion si focalizza, quindi, su 4 assi di intervento prioritario.

1. Innovazione: si promuovono investimenti in ricerca e innovazione sviluppando collegamenti e sinergie tra imprese, centri di ricerca e di eccellenza. Si promuovono in particolare progetti

²⁵ Per maggiori dettagli sul progetto, <http://www.alpine-space.eu/project-application/project-idea-community/project-detail?id=4840> (ultima visita 3 dicembre 2018).

²⁶ Per maggiori informazioni sul programma Adrion, si veda <http://www.adrioninterreg.eu/> (ultima visita 10 dicembre 2018) e <http://www.adrioninterreg.eu/index.php/about-program/adrion-priority-axis/> (ultima visita 10 dicembre 2018).

legati a innovazione tecnologica, sociale ed ecologica attraverso la specializzazione intelligente.

2. Ambiente e sostenibilità: conservare, proteggere, promuovere e sviluppare l’eredità culturale e naturale. Fanno parte di questa priorità anche la protezione e il ripristino della biodiversità del suolo e la promozione di servizi legati agli ecosistemi con infrastrutture *green*.
3. Trasporti: sviluppo e miglioramento delle reti di trasporto *eco-friendly* e a basse emissioni; si tengono in considerazione anche modalità di trasporto multimodali per promuovere una mobilità sostenibile anche a livello locale e regionale.
4. Governance: rafforzamento della capacità inter-istituzionale di autorità pubbliche e *stakeholder* al fine di sviluppare strategie macroregionali coerenti ed efficienti.

Nonostante il programma abbia un focus particolare sulla componente marittima, la possibilità di ottenere finanziamenti attraverso Adrion non è da sottovalutare vista la presenza di priorità come sostenibilità ambientale e trasporti.

3.2. Strategic partnership

3.2.1. European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities

La EIP dedicata a comunità e città *smart* (EIP-SCC)²⁷ è un’iniziativa supportata dalla Commissione europea che riunisce città, grandi aziende, PMI, banche e ricercatori. Lo scopo è migliorare il tenore di vita e promuovere soluzioni integrate e orientate ai bisogni specifici delle città in diverse aree di policy, come energia, mobilità e trasporti e ICT. La partnership si costruisce sul coinvolgimento di attori pubblici e privati, imprese e gruppi di interesse che sviluppano soluzioni innovative e partecipano alla *governance*.

La EIP-SCC ha un ruolo nuovo e distinto rispetto ad altre piattaforme della Commissione europea. Inoltre, la EIP-SCC si propone di coinvolgere tutti i soggetti attivi nell’ambito delle *smart cities* nel territorio europeo, attraverso lo scambio di informazioni, lo sviluppo e il supporto a reti di network, sviluppo e implementazione integrata di soluzioni basate sulle città.

La EIP-SCC ha definito alcune tematiche prioritarie che confluiscono nella creazione di *Action Cluster*. Questi sono: (1) distretti e ambiente sostenibile; (2) processi e infrastrutture integrate; (3) mobilità urbana sostenibile; (4) business model, finanza e procura; (5) focus sui cittadini; (6) integrazione tra pianificazione, normativa e *policy* (EIPC-SCC, Commissione europea 2017, 6). Di particolare interesse, l’*action cluster* legato alla mobilità urbana sostenibile.

3.2.1.2. Action cluster sulla mobilità urbana sostenibile

Non è possibile raggiungere questo obiettivo senza penetrare in profondità e applicare nuove soluzioni alla mobilità. L’*action cluster* in questione coinvolge città, regioni e imprese mostrando soluzioni di mobilità innovative e predisponendo supporto nella replica nel segmento di mercato. Questa piattaforma mira a diventare uno strumento chiave nella comprensione dei bisogni delle

²⁷ Per registrarsi alla piattaforma EIP-SCC è sufficiente andare nel sito web ed effettuare l’iscrizione. Maggiori informazioni su la *European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities*, <https://eu-smartcities.eu> (ultima visita 30 novembre 2018).

città, nel coinvolgimento degli *stakeholder*, nel supporto all'innovazione ai network individuali e ai progetti.

Al momento, ci sono 5 iniziative: (1) veicoli elettrici per città e comunità *smart* (EV4SCC), (2) Nuovi Servizi di Mobilità (NMS), (3) mobilità intelligente per la trasformazione energetica (IMET), (4) *Urban Air Mobility* (UAM) e (5) carburanti alternativi per veicoli speciali (AFSV).

Per quanto riguarda l'iniziativa sui nuovi servizi di mobilità si predispongono degli strumenti che aiutino le città nel fronteggiare i problemi odierni in termini di congestione del traffico, mancanza di spazio, crescente popolazione, qualità dell'aria, rumore e vivibilità, inclusione sociale, salute, sviluppo economico e creazione di posti di lavoro (EIP-SCC 2018). I cittadini vogliono, infatti muoversi all'interno della città e tra città in modo veloce, conveniente e sostenibile. A questo proposito, NMS si propone di trasformare infrastrutture urbane che non hanno mai rappresentato un'opzione in soluzioni a lungo termine, promuovendo uno stile di vita attivo, flessibilità e innovazione.

L'implementazione su larga scala di nuovi servizi di mobilità è parte di una soluzione che per affrontare sfide come guida automatizzata (CCAM), mobilità come servizio, il concetto di mobilità condivisa e soluzione per l'uso intelligente di biciclette che possono contribuire a città ricche, sane, pulite, spaziose, vivibili e accessibili (EIP-SCC 2018).

3.2.2. European Cyclists' Federation

La *European Cyclists' Federation* è stata fondata nel 1983 con l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di piacere sostenibile e salutare. L'ambizione della ECF è quella di esportare la loro expertise a livello internazionale. In modo più specifico, gli obiettivi sono volti a:

- Innalzare lo status del ciclismo e promuovere il riconoscimento dei benefici della bicicletta a livello individuale e collettivo;
- Incoraggiare la considerazione dei bisogni dei ciclisti nell'UE nella pianificazione strategica e nella gestione dei trasporti, ambiente, sicurezza e salute, promozione di condizioni favorevoli per l'uso della bici in tutta Europa;
- Supportare i membri in materie di importanza nazionale e internazionale;
- Attività di ricerca in riferimento a ciclismo, trasporto, ambiente e sicurezza;
- Diffondere e promuovere lo scambio di informazioni ai membri;
- Fornire informazioni ed expertise in riferimento a benefici e bisogni del ciclismo.

Per raggiungere questi obiettivi sono stati formulati alcuni documenti chiave della ECF, come la Dichiarazione di Berna (2007)²⁸, la Carta di Bruxelles (2009)²⁹, la Carta di Siviglia (2010)³⁰, la Carta di Vancouver (2012)³¹.

²⁸ Maggiori informazioni sulla *Dichiarazione di Berna*, <https://ecf.com/who-we-are/our-mission/declaration-berne> (ultima visita 30 novembre 2018).

²⁹ Maggiori informazioni sulla *Carta di Bruxelles*, <https://ecf.com/who-we-are/our-mission/charter-brussels> (ultima visita 30 novembre 2018).

³⁰ Maggiori informazioni sulla *Carta di Siviglia*, <https://ecf.com/who-we-are/our-mission/charter-seville> (ultima visita 30 novembre 2018).

LA ECF è coinvolta e promuove alcuni grandi progetti, tra cui, ad esempio, EuroVelo e Bike2Work.

Il progetto EuroVelo (Eurovelo Routes, 2018 ,The European cycle route network, 2018) si propone di coordinare e promuovere la creazione di una rete europea delle piste ciclabili all'interno del territorio dell'Unione. Inoltre, un altro scopo è quello di comunicare l'esistenza di queste piste ciclabili a decisori politici e possibili utilizzatori e, quindi, incoraggiare un grande numero di cittadini europei a dare una possibilità alla bicicletta, sostenendo uno modo di viaggiare salutare e sostenibile.

L'obiettivo del progetto Bike2Work (Bike2Work 2018) è quello di raggiungere un cambiamento significativo dai mezzi di trasporti motorizzati all'uso della bicicletta. Il progetto vuole contribuire a un cambiamento sostenibile nel mezzo di trasporto dei lavoratori. Bike2Work adotta un approccio durale considerata la mutua influenza tra il numero di dipendenti che usano la bicicletta e la soddisfazione derivante dall'uso di questo mezzo.

Tra i 12 partner del progetto figura anche la FIAB³² (FIAB 2018) che promuove l'uso della bici come mezzo di trasporto a basso impatto ambientale. Sono state organizzate molte campagne a sostegno del progetto in molti paesi dell'Unione.

3.3. *Best practices*

3.3.1. European Biking Cities -Cycling for Clean Air

European Biking Cities è un sotto-progetto di un progetto europeo *Clean Air* coordinato da *Verkehrsclub Deutschland (VCD)* e finanziato dall'UE. Di seguito, *European Biking Cities* è il risultato di un'importante azione volta alla promozione del ciclismo inserita nella politica europea per l'aria pulita.

Il network *European Biking Cities* è stato creato nel 2013 come un progetto di 6 città dell'Unione che hanno ambizioni nella politica dedicata all'uso della bicicletta. Nonostante il network fosse focalizzato su come promuovere l'uso della bicicletta, il progetto ha sviluppato uno studio sulle ragioni specifiche per cui la bicicletta andrebbe promossa come mezzo di trasporto.

Le città che hanno preso parte al progetto sono Bolzano (Italia), Brighton e Hove (Gran Bretagna), Mannheim (Germania), Potsdam (Germania), Strasburgo (Francia) e Vitoria-Gasteiz (Spagna).

I temi principali riflettono le comuni sfide che le città devono affrontare, insieme alla gestione di un crescente numero di ciclisti. Le tematiche considerate per lo scambio di buone pratiche sono state: (1) il parcheggio delle biciclette, (2) la coabitazione di ciclisti e pedoni e, infine, (3) l'uso di *cargo bike* per trasporti commerciali (Clean Air, 2018 ,VCD, 2016).

³¹ Maggiori informazioni sulla *Carta di Vancouver*, <https://ecf.com/who-we-are/our-mission/charter-vancouver> (ultima visita 30 novembre 2018).

³² Federazione Italiana Amici della Bicicletta

3.3.1.1. *Bike parking*

Si è riscontrato che i furti di biciclette disincentivano l'utilizzo, quindi sono stati creati dei parcheggi di biciclette sicuri. Si è inoltre rilevata l'esigenza di avere creare sufficienti spazi pubblici per il parcheggio delle biciclette.

La città di Bolzano ha riscontrato alcune difficoltà nel provvedere a spazi pubblici per il parcheggio di biciclette data la densità demografica e la necessità di usare gli spazi pubblici per vari eventi. La questione è stata risolta con delle rastrelliere con logo ed elementi in linea con l'architettura bolzanina. Questi strumenti si possono spostare facilmente e installare temporaneamente in altri luoghi. A Brighton e Hove, invece, sono stati installati degli *hangar* per le biciclette elettriche. Questi possono contenere fino a 6 biciclette; i residenti pagano una piccola quota annuale per l'uso. La soluzione di Mannheim è diversa: i proprietari di appartamenti e attività commerciali hanno pagato per l'installazione di rastrelliere per biciclette su suolo pubblico, dove non vi era sufficiente spazio per un servizio differente. Le rastrelliere sono a disposizione del pubblico. Inoltre, dal 2015 è previsto per legge un locale per il parcheggio delle biciclette nelle strutture residenziali. La città di Postdam ha lavorato con il mercato immobiliare della città al fine di creare una brochure con delle linee guida per la costruzione di servizi per il parcheggio delle biciclette in edifici residenziali vecchi e nuovi. La città di Strasburgo ha fatto fronte al problema creando delle zone per il parcheggio di biciclette all'interno dei parcheggi per auto illuminati e video-controllati. Già nel 2000, la città di Vitoria-Gasteiz ha normato la necessità di parcheggi *indoor* nei nuovi edifici residenziali diventando la prima città della Spagna a promuovere questo tipo di regolamentazione (Clean Air 2018).

3.3.1.2. *Coabitazione di ciclisti e pedoni*

Promuovere l'uso della bicicletta non deve avvenire a scapito dei pedoni, che sono spesso ignorati tanto quanto i ciclisti nel processo di negoziazione e di promozione delle politiche legate al trasporto. È necessario promuovere una sinergia tra pedoni, ciclisti e trasporto pubblico per una mobilità sostenibile. Devono essere previste quindi soluzioni infrastrutturali che evitino i conflitti tra pedoni e ciclisti e risolvano concreti problemi locali. Campagne e misure educative possono sicuramente svolgere un ruolo importante.

Nel 2013, il Comune di Bolzano ha promosso una campagna di sensibilizzazione per migliorare le relazioni tra ciclisti e pedoni in importanti spazi pubblici, nelle scuole e nei parchi. A Brighton e Hove hanno ridisegnato e riaperto nel 2007 una strada condivisa con attrezzature riservate a ciclisti e pedoni che convivono in modo pacifico. Le auto evitano queste nuove strade soprattutto nelle ore pomeridiane e serali, quando il numero di ciclisti e pedoni aumenta. La città di Mannheim ha convertito strade strette adattandole prevalentemente alle biciclette, dove queste hanno la precedenza e le auto devono ridurre la velocità a 30 km/h. Quest'azione ha notevolmente ridotto le tensioni tra pedoni e ciclisti. Potsdam ha creato delle piste ciclabili "sollevate" rispetto alle fermate dei mezzi pubblici. Questo ha reso molto più attraente e sicuro l'uso della bicicletta. Visto che la normativa francese prevede la stessa multa per ciclisti e motociclisti, la città di Strasburgo ha lanciato un progetto pilota che prevedeva sanzioni finanziarie ridotte per i ciclisti. Il fatto che le multe per i ciclisti fossero ridotte del 50% ha incoraggiato l'uso della bicicletta. Questo progetto potrebbe portare alla riduzione delle sanzioni per i ciclisti all'interno della normativa francese. A Vitoria-Gasteiz sono state introdotte nuove normative che prevedono la possibilità di andare in bici

sono nella pavimentazione riservata larga di 3 metri e non nelle ore di punta. Inoltre, sono state costruite nuove piste ciclabili nella città (Clean Air 2018).

3.3.1.3. Cargo bike per i trasporti commerciali

Le bici da carico sono diventate uno dei trend più popolari nel mercato europeo delle biciclette, supportato anche dalle biciclette elettriche e da un nuovo design più attraente. Le cargo bike si usano sempre più per i trasporti a piccolo raggio, solitamente per distanze inferiori a 7 km.

La regolamentazione per i mezzi motorizzati nella città di Bolzano è molto restrittiva (dalle 6 alle 10), ma spesso ignorata e non rispettata. Quindi, sono stati previsti dei sistemi di controllo automatico nei punti di entrata in città e degli accessi privilegiati per le biciclette che devono effettuare delle consegne. Conseguentemente, le aziende hanno cominciato a incrementare l'uso di cargo bike. A Brighton e Hove l'uso di cargo bike è supportato dal Consiglio comunale e da corrieri locali che si affidano alle biciclette per consegne all'interno della città. La città di Mannheim e il corriere tedesco *Bundesverband Paket & Expresslogistik*³³ hanno cominciato un dialogo sulla sostituzione dei camion delle consegne con le biciclette da carico all'interno della città; è stato pubblicato uno studio e potrebbe essere lanciato un progetto pilota come è già stato fatto a Potsdam e in altre città tedesche. Questo progetto prevede l'uso di biciclette elettriche da carico per le consegne da parte della ditta di logistica *Messenger*³⁴. A Strasburgo, invece, le cargo bike sono state aggiunte come veicolo per raggiungere la destinazione in modo più veloce ed economico. Nella città vengono usate per la pulizia delle strade e il trasporto tra le biblioteche pubbliche. Infine, anche la città di Vitoria-Gasteiz ha ridotto gli orari di accessi a veicoli motorizzati (in gran parte, gli accessi sono possibili solo in mattinata), quindi all'interno delle aree pedonali e ciclabili è aumentato l'uso di bici da carico per consegne anche nel pomeriggio (Clean Air 2018).

3.3.2. Urban Innovative Action (UIA)

Urban Innovative Actions (UIA) è un'iniziativa dell'UE che promuove progetti pilota nel campo dello sviluppo urbano sostenibile. L'iniziativa permette di testare nuove soluzioni per fronteggiare le sfide urbane. Basata sull'art. 8 del regolamento FESR 522/2014 (Commissione europea 2014), ha un budget totale di 372 milioni per il periodo 2014-2020; sono stati finanziati 55 progetti in 17 Stati Membri che riguardano 9 diverse tematiche.

I principali beneficiari dell'iniziativa UIA sono le autorità urbane³⁵ che presentano un'idea e poi vengono coinvolte nella ricerca di *stakeholder* che portano expertise e conoscenze per risolvere specifici problemi politici. Il supporto di UIA si ha nella raccolta e scambio di idee e conoscenze nel finanziamento dei progetti³⁶ che devono avere delle caratteristiche principali:

- Presentare idee innovative e sperimentali;
- Portare a risultati misurabili empiricamente;
- Essere di buona qualità definendo ambizioni realistiche, attività coerente e buona gestione;

³³ Per maggiori informazioni, si veda <https://www.biek.de> (ultima visita 10 dicembre 2018).

³⁴ Per maggiori informazioni, si veda <https://messenger.de> (ultima visita 10 dicembre 2018).

³⁵ Centri urbani con più di 50 000 abitanti o un gruppo di centri urbani con più di 50 000 abitanti in uno Stato Membro dell'UE.

³⁶ L'80% del costo del progetto è co-finanziato da UIA.

- Coinvolgimento stakeholder ed esperti durante la fase di progettazione e di implementazione;
- Trasferibili visto che indirizzano questioni rilevanti anche per altri centri urbani nell'Unione (Urban Innovative Actions 2018).

Nel contesto europeo, l'iniziativa UIA si inserisce in un'ottica di supporto e aiuto alla *EU Urban Agenda* essendo le priorità tematicamente allineate. La UIA rappresenta un'opportunità per i centri urbani che mirano a sbloccare il loro potenziale testando nuove idee con un genuino approccio *bottom-up*. In ogni caso, la UIA è un grande impegno da parte di UE e città volto al miglioramento della dimensione urbana delle politiche (Urban Innovative Actions 2018).

La UIA è divisa in 4 diverse *Call for Proposal* per cui la Commissione definisce alcuni argomenti già presenti nella *EU Urban Agenda*. Call e argomenti sono divisi come di seguito³⁷:

- Prima call: integrazione di migranti e rifugiati, transizione energetica, lavoro e competenze nell'economia locale, povertà urbana;
- Seconda call: economia circolare, mobilità urbana, integrazione di migranti e rifugiati;
- Terza call: qualità dell'aria, adattamento al cambiamento climatico, alloggi, lavoro e competenze nell'economia locale;
- Quarta call (aperta fino al 31 gennaio 2019): trasformazione principale, uso sostenibile del territorio, povertà urbana, sicurezza urbana (Urban Innovative Actions 2018).

Per il caso di specie, la seconda call è la più interessante, in particolare per quanto riguarda la mobilità urbana. Sono stati infatti finanziati 5 progetti legati a questa tematica. Considerata la tematica della ciclabilità, di seguito la presentazione del progetto SASMob.

3.3.2.1. Smart Alliance for Sustainable Mobility (SASMob)

"In the past years Szeged has developed the public transport and the cycling infrastructure to let people choose which sustainable mode they prefer for their journeys in the city. If we want to convince them to board a tram or a bus or to ride a bicycle, in the future we will have to talk to them directly where they commute to, at the workplace. Better understanding of mobility possibilities and requirements will lead to more satisfied passengers and more liveable cities."

Mr. Sándor Nagy, Vice Mayor for Urban Development in Szeged (Urban Innovative Actions 2018)

Il progetto SASMob coinvolge la città ungherese di Szeged e ha una durata triennale (febbraio 2018-gennaio 2021). In questa città, il 40% delle emissioni di CO2 è causata dai trasporti su strada; inoltre, il 23% della mobilità urbana è ancora dipendente dall'uso della macchina. In questo caso, la sfida da affrontare è la difficile sostenibilità dal punto di vista finanziario dei trasporti pubblici. I cambiamenti sono lenti a Szeged, dove l'automobile rappresenta uno status simbolo. Ci sono stati segnali incoraggianti, quali l'incremento nell'uso del *bike sharing*, ma sempre a scapito dei mezzi pubblici.

³⁷ Alcuni *topic* sono presenti in più *call*.

La soluzione proposta dal progetto SASMob prevede la creazione di un sistema basato su dati informatici creato con enti pubblici, aziende private e fornitori di servizi di trasporto per un progresso verso una mobilità urbana sostenibile. Nel dettaglio, SASMob incoraggia, infatti, la cooperazione trans-settoriale tra la città di Szeged e le aziende al fine di co-disegnare soluzioni personalizzate di pendolarismo sostenibile per i dipendenti (SASMob Pledge). Sarà sviluppato un processo di gestione dei dati per analizzare il comportamento complessivo in riferimento alla mobilità urbana. Durante il progetto verranno implementate 3 azioni innovative:

1. Stabilire un primo sistema di *governance* nell'UE per raggiungere l'impegno di una mobilità a basso impatto ambientale nel settore privato;
2. Assemblare una serie di strumenti per le campagne di cambiamento comportamentale che promuove una mobilità attiva e l'uso dei mezzi pubblici;
3. Costruire un sistema di tracciabilità della mobilità all'avanguardia per ottimizzare la pianificazione dei trasporti (Urban Innovative Actions 2018).

L'approccio SASMob accelererà il progresso verso una mobilità a basso impatto ambientale contribuendo a molti aspetti della vita urbana:

- Aumento di una mobilità basata su un modo di vita attivo;
- Raggiungimento di un sistema di trasporto reattivo e sostenibile;
- Cambiamento nel comportamento dei cittadini a favore di una mobilità attiva;
- Miglioramento della cultura aziendale.

Le nuove possibilità di trasporto rappresentino un'opportunità di interazione sociale, mentre le soluzioni di mobilità sostenibile (camminata e ciclismo) consentano alle persone di sentirsi maggiormente a proprio agio nella comunità locale (per maggiori dettagli, si veda Urban Innovative Actions, 2018).

3.3.3. Il caso Copenhagen

La città di Copenhagen è soprannominata la città dei ciclisti. In questa città, le biciclette hanno rappresentato e rappresentano la strategia per il successo.

Dal 1995 si attivano lungimiranti politiche votate alla *slow mobility*. Prevedevano la chiusura del centro storico e alcune misure per incoraggiare l'uso della bici, nuovo mezzo di trasporto a emissioni zero. Il cambio di mentalità è poi avvenuto: i danesi si sono abituati e le loro abitudini sostenibili hanno notevolmente contribuito a rendere la capitale danese molto più *green*.

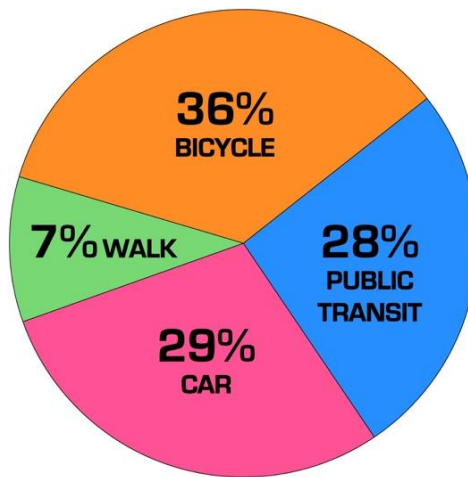


Figura 1 - Modalità di spostamento a Copenhagen per andare a lavoro o a scuola

Come emerge chiaramente dal grafico, il 29% e 28% della popolazione usa rispettivamente l'automobile e i trasporti pubblici, il 7% della popolazione si sposta a piedi, mentre la bicicletta è il mezzo di trasporto più usato per andare a scuola e a lavoro (36%). Ci sono più di 400 km di piste ciclabili, ponti dedicati esclusivamente alle biciclette e due tipologie di piste ciclabili:

- Le *cycle tracks* sono piste ciclabili solitamente rivestite da un materiale particolare, solitamente tarmac, e separate attraverso marciapiedi dalle macchine e dai pedoni;
- Le *cycle lanes* si trovano allo stesso livello della strada e sono delineate da linee bianche.

Nel 2011, Copenhagen ha adottato una nuova strategia per i ciclisti e si è posta come obiettivo quello di diventare *carbon neutral* entro il 2025; la bicicletta continuerà ad essere il principale mezzo di trasporto che aiuterà nel raggiungimento di questo obiettivo.

Il piano PLUSnet è una strategia che permette un ulteriore sviluppo della *slow mobility* attraverso la manutenzione di piste ciclabili già esistenti da utilizzare come base per la costruzione di nuove piste ciclabili e nuovi incroci per le biciclette. Verranno realizzate piste ciclabili a tre corsie nelle strade a senso unico e a quattro corsie quando la strada è a doppio senso (City of Copenhagen, 2018 e City of Copenhagen, 2018).

La strategia PLUSnet si basa su 4 punti principali da raggiungere entro il 2025.

1. *City Life*: le esigenze di pedoni e ciclisti diventano centrali, quindi avverrà una riprogettazione delle strade cittadine al fine di cambiare il punto di vista della mobilità. Sono previsti nuovi parcheggi e servizi per le biciclette, come punti luce sulla pavimentazione stradale e illuminazione a led (City of Copenhagen 2012, 7-8).
2. *Comfort*: è prevista l'integrazione di esercizi commerciali e di aziende nelle nuove piste ciclabili. Si creeranno dei nuovi parcheggi vicino ai negozi e alle aziende, introducendo anche nuovi sistemi di *bike sharing* che permettendo lo spostamento delle bici in tutta l'area metropolitana (City of Copenhagen 2012, 9-10).
3. *Travel time*: si prevede una riduzione del 15% del tempo di percorrenza degli itinerari urbani dovuta alla costruzione di nuove infrastrutture e all'ampliamento di quelle già esistenti. È previsto anche un aumento delle informazioni sul traffico in tempo reale grazie all'utilizzo di una piattaforma digitale (City of Copenhagen 2012, 11-12).

4. *Sense of security*: migliorando la segnaletica e ampliando le carreggiate, il piano PLUSnet mira a incrementare il senso di sicurezza dei ciclisti (City of Copenhagen 2012, 13-14).

“Copenhagen è un modello di città sostenibile basata su una forte politica ambientale e sullo sviluppo “intelligente” di una mobilità attenta ai bisogni della cittadinanza” (Smart Innovation 2012). Come già precisato, Copenhagen sta investendo molto per diventare una città a emissioni zero e il metodo utilizzato è mettere in atto politiche lungimiranti e lavorare per modificare ulteriormente il comportamento e le abitudini della popolazione. Di seguito la tabella che indica gli obiettivi di PLUSnet e le tempistiche previste.

USO DELLA BICICLETTA PER GLI SPOSTAMENTI	2015	2020	2025
Tutti gli spostamenti per andare al lavoro e a scuola devono essere fatti in bicicletta (2010: 35%)	50%	50%	50%
QUALITÀ			
Condivisione dei sistemi di mobilità che hanno 3 corsie (2010: 25%)	40%	60%	80%
Rispetto al 2010, riduzione del tempo di percorrenza dei ciclisti	5%	10%	15%
Percentuale di cittadini che si sentono sicuri nel viaggiare in bicicletta nel traffico (2010: 67%)	80%	85%	90%
Rispetto ai valori del 2005, il numero di ciclisti coinvolti in incidenti dovrà diminuire del	50%	60%	70%
Percentuale di ciclisti che trovano le <i>cycle tracks</i> in ottimo stato (2010: 50%)	70%	75%	80%
Percentuale dei cittadini di Copenhagen che condividono l'idea secondo cui spostarsi in bicicletta possa avere un effetto positivo per l'atmosfera della città (2010: 67%)	70%	75%	80%

Figura 2 -Miglioramenti ciclabilità a Copenhagen

Copenhagen rappresenta un modello per la ciclabilità a livello europeo e mondiale. Gli Stati Membri e le città dell'UE dovrebbero prendere come esempio da questa città e cercare di sviluppare dei piani di azioni e delle politiche lungimiranti simili, che prevedano azioni concrete a favore della ciclabilità e che agiscano in modo da modificare abitudini e stile di vita della popolazione. È necessario, quindi, pianificare con cura la strategia per la viabilità, scegliendo quali mezzi per la mobilità (biciclette, trasporto pubblico e automobili) debbano avere la priorità all'interno dell'area urbana. Una pianificazione degli spazi interni aumenterebbe gli spostamenti in bicicletta vista la densità di servizi raggiungibili.

3.4. HEAT

HEAT (*Health Economic Assessment Tool*) è un progetto collaborativo che si presenta come uno strumento online per la misurazione del valore economico dei benefici sulla salute derivanti da uno stile di vita attivo (camminata o ciclismo). HEAT coinvolge expertise da tutto il mondo. È

utilizzato da funzionari di governi e organizzazioni internazionali, da accademici per preparare studi e report, da *decision-maker* e *stakeholder* che operano a livello locale, regionale, nazionale e internazionale.

La validità scientifica dei dati, la chiarezza nell'utilizzo, la trasparenza sull'approccio sono i più importanti principi chiave su cui si basa HEAT. Grazie a questo strumento online, è possibile quindi misurare in maniera precisa i livelli dell'uso della bicicletta e di camminata selezionando anche definiti parametri, quali il tipo di attività e l'età media della popolazione considerata. Alla fine della misurazione, HEAT offre un quadro riassuntivo degli input, dell'impatto sulla mortalità e del beneficio economico associato alla riduzione della mortalità dovuto a esercizio fisico (camminata o ciclismo).

HEAT era stato originariamente creato per pianificatori dei trasporti, ma il suo uso si è esteso a molte altre attività e settori. Ad esempio, come avvenuto in Gran Bretagna nel 2011, HEAT può essere utilizzato per mostrare i finanziamenti e i risultati che un'organizzazione ha investendo sull'uso della bicicletta. Ma non solo. HEAT può infatti essere sfruttato anche per mettere in piedi degli studi che permettano di incentivare l'uso della bicicletta e trovare una soluzione alla congestione del traffico, come suggerito dal Ministro dei Trasporti di Malta nel 2017 o per incentivare i cittadini all'uso della bicicletta come avvenuto in Finlandia nel 2018. Anche altri Stati e città dell'UE hanno utilizzato il servizio online di HEAT per una misurazione dei benefici sulla salute; i Paesi Bassi hanno stimato che i benefici in termini economici vanno oltre il 3% del PIL e la città di Copenhagen ha utilizzato HEAT per comporre la propria strategia urbana per i ciclisti (ECF, 2018 e WHO, 2018).

Capitolo IV – Note conclusive e sviluppi futuri

Nel dossier sono stati presentati vari spunti di riflessione, non solo per quanto riguarda opportunità di finanziamento, ma anche buone pratiche ed esempi da seguire. Di seguito, una breve considerazione sui problemi legati all'uso della bicicletta che si intrecciano con le risposte dell'UE nel mondo dei trasporti e della ciclabilità.

Innanzitutto, alcune problematiche particolarmente impattanti per i ciclisti sono la sicurezza e l'inquinamento. Da un lato, la necessità di una maggiore sicurezza per i ciclisti è chiara; infatti, il fatto di non sentirsi sicuri rappresenta la maggior barriera nell'aumento dell'uso della bicicletta. Dall'altro, i ciclisti sono esposti a inquinamento e congestione del traffico che portano a effetti negativi. Il processo di sviluppo di reti di trasporto dovrebbe seguire una chiara visione sostenibile ed *eco-friendly*. Non solo ci sarebbero chiavi benefiche dal punto di vista ambientale, ma anche per l'economia e la salute pubblica. Investire sull'uso della bicicletta è, quindi, necessario.

Il processo dovrebbe iniziare con una pianificazione strategica di infrastrutture che tiene in considerazione diversi aspetti, non sottovalutando la conformazione del terreno. La mancanza di un planning sistematico rappresenta una sfida chiave: la pianificazione strategica dovrebbe considerare le giuste categorie di utilizzatori di infrastrutture per la ciclabilità. Spesso, infatti, palpabili categorie di utenti, come donne e anziani, sono sottostimate e sottovalutate. La pianificazione è strettamente collegata anche ai finanziamenti disponibili per la costruzione e manutenzione di infrastrutture dedicate all'uso della bicicletta. Avere fondi per progetti di questo tipo rimane una sfida: i finanziamenti a disposizione sono in ogni caso limitati e, molte volte, gli enti e le autorità non sanno come averne accesso.

Un altro problema da fronteggiare è considerare ciò che spinge le persone a non usare la bici. Nell'UE vengono stanziati fondi da destinarsi a progetti di ciclabilità e si mettono in campo iniziative e campagne volte alla promozione di uno stile di vita attivo, ma non è sufficiente. Consci dei benefici dell'uso della bicicletta, andrebbero sostenute misure votate a una maggiore sicurezza dei ciclisti e maggiori incentivi che inducano all'utilizzo della bicicletta. Le aziende e le grandi compagnie potrebbero agire attivamente al fine di contribuire al cambio di paradigma legato all'uso della bicicletta. Come vengono forniti veicoli aziendali motorizzati, gli enti e le aziende potrebbero provvedere all'uso di biciclette per tragitti brevi con notevoli benefici per i dipendenti. Questa strategia promozionale potrebbe, infatti, contribuire al cambiamento comportamentale della popolazione facendo diventare *mainstream* l'uso della bicicletta.

L'Unione europea si sta sicuramente muovendo per promuovere un nuovo paradigma della ciclabilità all'interno del territorio dell'Unione. L'Unione si mobilita per comprendere i cambiamenti legati al mondo dei trasporti che avvengono nel mondo. Si riconosce che camminare e andare in bicicletta ricoprono un ruolo cruciale nella definizione della vita urbana. A questo proposito, si mette in luce la particolare attenzione verso modalità *sharing*. Si riconosce, infatti, un cambiamento nell'utilizzo dei vari mezzi di trasporto, bicicletta inclusa, e i relativi vantaggi per gli utilizzatori, per esempio maggior flessibilità e adattabilità, e per gli enti, che possono agire come gestori e

contribuire allo sviluppo di nuovi servizi. A livello europeo si sottolinea anche la crescente interconnettività tra i mezzi di trasporto.

A livello internazionale si auspica un rinnovo della Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale che tenga maggiormente in considerazione i bisogni dei ciclisti e che sottolinei l'esigenza di una segnaletica ciclabile unica. Riferendosi, invece, al contesto europeo si nota come la questione non sia prioritaria. L'adozione di una segnaletica ciclabile unica in tutti i Paesi dell'UE avrebbe molteplici impatti positivi in diversi settori, ad esempio nel turismo e nell'economia. Un'armonizzazione della segnaletica ciclabile a livello europeo faciliterebbe l'uso della bici per cicloturismo e per tragitti quotidiani.

Bibliografia

- Alpine Space, 2018. *Programme priorities*. [Online]
Available at: <http://www.alpine-space.eu/about/the-programme/programme-priorities->
[Consultato il giorno 20 novembre 2018].
- Bike2Work, 2018. *Bike2Work-project*. [Online]
Available at: <http://www.bike2work-project.eu/en/>
[Consultato il giorno 10 dicembre 2018].
- Caranti, M., 2006. *Il ciclista respira meno inquinanti dell'automobilista*. [Online]
Available at http://www.montesolebikegroup.it/wp-content/uploads/pdf/Il_ciclista_respira_meno_inquinanti_dellautomobilista.pdf
[Consultato il giorno 6 febbraio 2019]
- City of Copenhagen, 2012. *Bicycle Strategy 2011-2025*. [Online]
Available at: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=823
[Consultato il giorno 2 dicembre 2018].
- City of Copenhagen, 2017. *Copenhagen city of Cyclists -Facts and figures 2017*. [Online]
Available at: https://international.kk.dk/sites/international.kk.dk/files/velo-city_handout.pdf
[Consultato il giorno 2 dicembre 2018].
- City of Copenhagen, 2018. *City of Cyclist*. [Online]
Available at: <https://international.kk.dk/artikel/city-cyclists>
[Consultato il giorno 2 dicembre 2018].
- Clean Air, 2018. *Clean air- European Biking Cities*. [Online]
Available at: <http://www.cleanair-europe.org/en/projects/vcd/ebc/>
[Consultato il giorno 10 dicembre 2018].
- Clean Air, 2018. *Good practice examples: Cargo bikes in commercial transport*. [Online]
Available at: <http://www.cleanair-europe.org/en/projects/vcd/ebc/cargo-bikes-in-commercial-transport/>
[Consultato il giorno 10 dicembre 2018].
- Clean Air, 2018. *Good practice examples: Cohabitation of cyclists and pedestrians*. [Online]
Available at: <http://www.cleanair-europe.org/de/projekte/vcd/ebc/cohabitation-between-cyclists-and-pedestrians/>
[Consultato il giorno 10 dicembre 2018].
- Clean Air, 2018. *Good practices examples: Bike parking*. [Online]
Available at: <http://www.cleanair-europe.org/en/projects/vcd/ebc/bike-parking/>
[Consultato il giorno 10 dicembre 2018].
- Comitato delle Regioni, 2017. *Parere del Comitato europeo delle regioni — Il futuro sostenibile dell'Europa: prossime tappe — L'azione europea a favore della sostenibilità*. [Online]

Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017AR0137&from=IT>
[Consultato il giorno 17 novembre 2018].

Comitato delle Regioni, 2017. *Parere del Comitato europeo delle regioni — Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*. [Online]

Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017IR0018&from=IT>
[Consultato il giorno 17 novembre 2018].

Comitato delle Regioni, 2017. *Parere del Comitato europeo delle regioni — Una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica*. [Online]

Available at: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016IR1813&from=EN#ntr5-C_2017088IT.01004901-E0005
[Consultato il giorno 17 novembre 2018].

Commissione europea, DG Growth, 2018. *The Small Business Act for Europe*. [Online]

Available at: <http://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act/>
[Consultato il giorno 28 novembre 2018].

Commissione europea, sviluppo regionale e urbano, 2018. *The Urban Agenda for the EU*. [Online]

Available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/urban-development/agenda/
[Consultato il giorno 26 novembre 2018].

Commissione europea, 2007. *Libro verde -verso una nuova cultura della mobilità urbana*. [Online]

Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=SV>
[Consultato il giorno 16 novembre 2018].

Commissione europea, 2008. *Comunicazione della Commissione - “Una corsia preferenziale per la piccola impresa” Alla ricerca di un nuovo quadro fondamentale per la Piccola Impresa*. [Online]

Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008DC0394&from=IT>
[Consultato il giorno 20 novembre 2018].

Commissione europea, 2011. *Libro bianco sui trasporti, Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti*. [Online]

Available at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:IT:PDF>
[Consultato il giorno 20 novembre 2018].

Commissione europea, 2013. *Comunicazione della Commissione -Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse*. [Online]

Available at:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913_en.pdf

[Consultato il giorno 16 novembre 2018].

Commissione europea, 2014. *Regolamento delegato (UE) 522/2014*. [Online]
 Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0522>
 [Consultato il giorno 10 dicembre 2018].

Commissione europea, 2016. *Urban Agenda for the EU -Pact of Amsterdam*. [Online]
 Available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/urban-development/agenda/pact-of-amsterdam.pdf
 [Consultato il giorno 25 novembre 2018].

Commissione europea, 2018. *Urban Agenda for the EU*. [Online]
 Available at: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu_en
 [Consultato il giorno 26 novembre 2018].

Commissione europea, 2018. *Urban Agenda for the EU -About Air Quality Partnership*. [Online]
 Available at: <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1935>
 [Consultato il giorno 17 novembre 2018].

Commissione europea, 2018. *Urban Agenda for the EU -Air Quality*. [Online]
 Available at: https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/ua_paq_-_final_plan_action_plan.pdf
 [Consultato il giorno 18 novembre 2018].

Commissione europea, 2018. *Urban Agenda for the EU, PUM, Final Action Plan*. [Online]
 Available at: https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/2018-11-14_pum_final_action_plan.pdf
 [Consultato il giorno 30 novembre 2018].

Commissione europea, 2018. *Urban Mobility for the EU -About Urban Mobility Partnership*. [Online]
 Available at: <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1966>
 [Consultato il giorno 28 novembre 2018].

Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale, 1968. *Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale*. [Online]
 Available at: <https://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19680245/200406210000/0.741.20.pdf>
 [Consultato il giorno 15 Novembre 2018].

ECF, 2015. *Declaration on Cycling as a climate friendly Transport Mode*. [Online]
 Available at: <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode.pdf>
 [Consultato il giorno 17 novembre 2018].

ECF, 2018. *Webinar, HEAT introduction*. Berlin, s.n.

EFC, 2015. *Cycling delivers on the global goals -shifting towards a better economy, society, and planet for all*. [Online]
 Available at: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf
 [Consultato il giorno 16 Novembre 2018].

EIPC-SCC, Commissione europea, 2017. *The Marketplace of the European Innovation Partnership on Smart Cities and Communities (EIP-SCC)*. [Online]

Available at: <https://eu-smartcities.eu/sites/default/files/2018-04/EIPSCC-Brochure.pdf>

[Consultato il giorno 30 novembre 2018].

EIP-SCC, 2018. *New Mobility Services*. [Online]

Available at: <https://eu-smartcities.eu/initiatives/838/description>

[Consultato il giorno 30 novembre 2018].

European Parliamentary Research Service, 2015. *Cycling mobility in the EU*, Bruxelles: s.n.

Eurovelo Routes, 2018. *Eurovelo Routes*. [Online]

Available at: <http://www.eurovelo.com/en>

[Consultato il giorno 10 dicembre 2018].

Federazione Ciclistica Italiana, 2018. *L' ONU dichiara il 3 giugno Giornata Mondiale della Bicicletta*. [Online]

Available at: <https://www.feder ciclismo.it/it/article/2018/04/18/l-onu-dichiara-il-3-giugno-giornata-mondiale-della-bicicletta/41476288-7e59-422a-a9f3-386574132007/>

[Consultato il giorno 16 Novembre 2018].

FIAB, 2018. *FIAB-Federazione Italiana Amici della Bicicletta ONLUS*. [Online]

Available at: <http://www.fiab-onlus.it/bici/>

[Consultato il giorno 10 dicembre 2018].

Guida all'europrogettazione, 2018. *Guida all'europrogettazione -programma LIFE*. [Online]

Available at: <http://www.guidaeuroprogettazione.eu/guida/guida-europrogettazione/programmi-comunitari/life/>

[Consultato il giorno 20 novembre 2018].

Interreg Central Europe, 2018a. *Central Europe, priority innovation*. [Online]

Available at: <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Innovation.html>

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Interreg Central Europe, 2018b. *Central Europe, priority low carbon*. [Online]

Available at: <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Low-Carbon.html>

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Interreg Central Europe, 2018c. *Central Europe, priority innovation culture*. [Online]

Available at: <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Environment.html>

[Consultato il giorno 20 novembre 2018].

Interreg Central Europe, 2018d. *Central Europe, priority transport*. [Online]

Available at: <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Transport.html>

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Interreg Central Europe, 2018. *MOVECIT*. [Online]

Available at: <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/MOVECIT.html>

[Consultato il giorno 20 novembre 2018].

ONU, Assemblea Generale, 2018. *risoluzione ONU A/72/L43*. [Online]
 Available at: http://www.fiab.info/download/ONU_A-72-L.43_World%20Bicycle%20Day.pdf
 [Consultato il giorno 15 Novembre 2018].

ONU, 2015. *Agenda Sostenibile 2030*. [Online]
 Available at: https://www.unric.org/it/images/Agenda_2030_ITA.pdf
 [Consultato il giorno 15 Novembre 2018].

Parlamento europeo, 2018. *Rail passengers' rights and obligations, European Parliament legislative resolution*. [Online]
 Available at: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P8-TA-2018-0462+0+DOC+PDF+V0//EN>
 [Consultato il giorno 17 novembre 2018].

Smart Innovation, 2012. *Copenhagen: le biciclette come strategia per il successo della città*. [Online]
 Available at: <http://martinnovation.forumpa.it/story/69415/copenhagen-le-biciclette-come-strategia-il-successo-della-citta>
 [Consultato il giorno 2 dicembre 2018].

Stewart, G., Kwame Anokye, N., Pokhrel, S., 2016. *Quantifying the contribution of utility cycling to population levels of physical activity: an analysis of the Active People Survey*. Journal of Public Health, volume 38, issue 4, pp. 644-652.

The European cycle route network, 2018. *Eurovelo*. [Online]
 Available at: <http://www.eurovelo.org>
 [Consultato il giorno 10 dicembre 2018].

THE PEP; CEREMA, 2014. *Signs and signals for cyclists and pedestrians -Comparison of rules and practices in 13 countries*. [Online]
 Available at: https://thepep.unece.org/sites/default/files/2017-05/Signs_and_signals_for_cyclists_and_pedestrians.pdf
 [Consultato il giorno 15 novembre 2018].

UNECE, 2014. *Paris Declaration*. [Online]
 Available at:
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/Déclaration_de_Paris_EN.pdf
 [Consultato il giorno 15 Novembre 2018].

Urban Innovative Actions, 2018. *SASMob project- Szered*. [Online]
 Available at: <https://www.uia-initiative.eu/en/uia-cities/szeged>
 [Consultato il giorno 1 dicembre 2018].

Urban Innovative Actions, 2018. *UIA in the European context*. [Online]
 Available at: <https://www.uia-initiative.eu/en/initiative/uia-european-context>
 [Consultato il giorno 1 dicembre 2018].

Urban Innovative Actions, 2018. *UIA topics for a better environment*. [Online]
 Available at: <https://www.uia-initiative.eu/en/initiative/uia-topics-better-urban-environment>
 [Consultato il giorno 1 dicembre 2018].

Urban Innovative Actions, 2018. *What is Urban Innovative Action?*. [Online]
Available at: <https://www.uia-initiative.eu/en/about-us/what-urban-innovative-actions>
[Consultato il giorno 1 dicembre 2018].

VCD, 2016. *Clean Air- European Biking Cities*. [Online]
Available at: http://www.cleanair-europe.org/fileadmin/user_upload/Europeanbikingcities/European_Biking_Cities_-_Good_practices_on_cycling_promotion_from_six_pioneering_European_cities.pdf
[Consultato il giorno 10 dicembre 2018].

Velo-city, 2009. *Carta di Bruxelles*. [Online]
Available at: http://www.ecodallecitta.it/docs/news/EDC_dnws359.pdf
[Consultato il giorno 16 novembre 2018].

WHO Regional Office for Europe, OECD, 2015. *Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: Clean air, health, wealth*. [Online]
Available at http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0004/276772/Economic-cost-health-impact-air-pollution-en.pdf
[Consultato il giorno 6 febbraio 2019]

WHO, 2018. *Health economic assessment tool (HEAT) for cycling and walking*. [Online]
Available at: <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/activities/guidance-and-tools/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling-and-walking>
[Consultato il giorno 30 novembre 2018].

Sitografia

Adrion, <http://www.adrioninterreg.eu/>
[Consultato il giorno 10 dicembre 2018].

Adrion -Interreg, <http://www.adrioninterreg.eu/index.php/about-program/adrion-priority-axis/>
[Consultato il giorno 10 dicembre 2018].

Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti [INEA], <https://ec.europa.eu/inea/en/welcome-to-innovation-networks-executive-agency>
[Consultato il giorno 5 dicembre 2018].

Alpine Space, <http://www.alpine-space.eu>
[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Connecting Europe Facility- European Commission,
https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en
[Consultato il giorno 28 novembre 2018].

Connecting Europe Facility, <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>
[Consultato il giorno 28 novembre 2018]

COSME- European Commission, <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/9783>
[Consultato il giorno 28 novembre 2018].

COSME, http://ec.europa.eu/cip/files/cosme/cosme_factsheet_final_en.pdf
[Consultato il giorno 28 novembre 2018]

EACEA, Education, Audiovisual and Culture Executive Agency, https://eacea.ec.europa.eu/europe-for-citizens_en

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

EASME, <https://ec.europa.eu/easme/en>

[Consultato il giorno 28 novembre 2018].

ECF, <https://ecf.com/who-we-are/our-mission>

[Consultato il giorno 24 novembre 2018].

Erasmus+ Programme Guide, http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/resources/programme-guide_en

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Erasmus+- European Commission, <http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/>

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Erasmus+, http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/about/factsheets_en

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

EU Funds Observatory for Cycling, <https://ecf.com/what-we-do/european-funding/eu-funds-observatory-cycling>

[Consultato il giorno 28 novembre 2018].

Europe 2020, https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester/framework/europe-2020-strategy_it

[Consultato il giorno 22 novembre 2018].

Europe for Citizens Point Italy, <http://www.europacittadini.it>

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Europe for Citizens, http://ec.europa.eu/citizenship/about-the-europe-for-citizens-programme/future-programme-2014-2020/index_en.htm

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Horizon 2020- European Commission, <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-sections>

[Consultato il giorno 28 novembre 2018].

Horizon 2020, <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/what-horizon-2020>

[Consultato il giorno 28 novembre 2018].

Interreg Central Europe, <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/home.html>

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Interreg Europe, <https://www.interregeurope.eu>

[Consultato il giorno 28 novembre 2018].

LIFE Programme- EASME, <https://ec.europa.eu/easme/en/life-programme>

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

LIFE- European Commission, <http://ec.europa.eu/environment/life/>

[Consultato il giorno 28 novembre 2018].

LIFE, <http://ec.europa.eu/environment/life/about/documents/life2014-2020.pdf>

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Programma Europea per i Cittadini 2014-2020, <https://eacea.ec.europa.eu/sites/eacea-site/files/documents/comm2013003670000it.pdf>

[Consultato il giorno 29 novembre 2018].

Research and Innovation- European Commission, https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation_en

[Consultato il giorno 28 novembre 2018].

THE PEP, https://www.unece.org/trans/theme_pep.html

[Consultato il giorno 24 novembre 2018].

UNECE -ECOSOC, <http://www.unece.org/info/ece-homepage.html>

[Consultato il giorno 24 novembre 2018].