



Biciclette o ciclabilità?

Il Bonus Mobilità oltre l'emergenza Covid

Un dossier di Assobici - Confesercenti Milano e Legambici APS – Legambiente Lombardia Onlus



Biciclette o ciclabilità? Il Bonus Mobilità oltre l'emergenza Covid

Un progetto di:

Assobici - Confesercenti Milano e Legambici APS - Legambiente Lombardia Onlus

Gruppo di ricerca:

Saverio Ariemme, Matia Bonato, Davide Maggi (Assobici - Confesercenti Milano)

Federico Del Prete (Legambici APS - Legambiente Lombardia)

Simone Conte

Roberto Piazzi

Media partner:

Bicilive.it

© Assobici, Legambici - Milano, maggio 2021

Sommario

Il Bonus Mobilità oltre l'emergenza Covid	3
Il Bonus 2020	4
La realtà europea	6
Oltre il bonus mobilità, una strategia di sistema	9
Le 5 regole d'oro di Assobici	11
Ringraziamenti	12

Il Bonus Mobilità oltre l'emergenza Covid

Negli ultimi cinque anni l'Italia ha dimostrato di voler intraprendere un serio percorso di rivalutazione della ciclabilità, non più come semplice alternativa "green" per la mobilità individuale ma come credibile proposta per una transizione sostenibile (economicamente, socialmente, ecologicamente) di città e territori. Dopo la *Dichiarazione di Lussemburgo* dell'ottobre del 2015, che in sede UE ha di fatto equiparato la ciclabilità a tutte le altre modalità di trasporto, l'Italia ha mostrato un crescendo di importanti dispositivi giuridici, finanziati in modo strutturale: il riconoscimento dell'infortunio *in itinere* per la bicicletta (2016), il *Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche* (2017), la *Legge Quadro sulla Mobilità Ciclistica* (L. 2/2018) e gli attesi emendamenti al vetusto *Codice della Strada* contenuti nei DL *Rilancio e Semplificazioni*, approvati ancora durante la Fase 1 della pandemia (2020).

La brutta esperienza del Covid ha offerto un altro incentivo di portata storica per il necessario sviluppo della ciclabilità e per una ormai indispensabile demotorizzazione: il *Bonus Mobilità* (Mettm 2020), un provvedimento che ha impegnato oltre duecento milioni di euro per incentivare l'acquisto di biciclette più sicure, utili, piacevoli. Messa in campo in un clima emergenziale, il *Bonus* ha sicuramente motivato i cittadini in fuga dal trasporto collettivo a considerare l'alternativa offerta dalla mobilità ciclistica, soprattutto nelle città, facendo però al tempo stesso collassare la filiera sia produttiva sia commerciale e aprendo immediate riflessioni sul futuro di un provvedimento di questo tipo, di cui è fuori dubbio la necessità, ma sicuramente discutibile il metodo fin qui adottato.

Il *Bonus Mobilità* del governo italiano arriva buon ultimo in Europa, dove molte nazioni hanno da tempo introdotto provvedimenti strutturali - e strutturati - per incentivare l'acquisto di biciclette, o per sostenerne l'uso quotidiano. Nel nostro paese l'ultimo provvedimento del genere si era visto quasi quindici anni fa: l'intervallo tra i due, eccettuando provvedimenti *spot* di comuni e regioni, non fa che confermare l'assenza di una visione organica in fatto di incentivi alla ciclabilità. Con Legge 2/2018 la promozione della ciclabilità è ormai nelle competenze stabili delle istituzioni, ed è quindi tanto più utile e urgente delineare uno scenario che vada al di là delle sole infrastrutture, o dell'emergenza.

Assobici - Confesercenti Milano e Legambiente, in una regione italiana così cruciale per l'industria e la cultura della bicicletta come la Lombardia, vogliono proporre un percorso di riflessione, maturato sia in seguito all'esperienza vissuta a contatto con il pubblico e con la filiera nelle settimane di assedio ai punti vendita, sia in quanto esperti e promotori della mobilità sostenibile. Oltre al contesto del *Bonus* italiano - e alle sue possibili evoluzioni - si è voluto inoltre approfondire lo scenario europeo, in cerca di possibili stimoli e sinergie.

L'intento non è soltanto quello di offrire le esperienze e le competenze da parte di chi ogni giorno ascolta la domanda di ciclabilità dei cittadini, ma anche di aprire un osservatorio utile a indirizzare in modo più maturo ed efficiente le future politiche di incentivazione all'acquisto e all'utilizzo del *veicolo perfetto*.

Obiettivo del dossier è l'avvio di un percorso istituzionale per un progetto pilota, da poter avviare ad esempio in Lombardia, per sperimentare la messa a sistema di un incentivo che non può essere più lasciato alla sporadicità e all'emergenza. Gli esempi esteri non possono certo essere copiati tal quali da noi, ma vanno considerati per come potrebbero trovare effetto in un sistema produttivo e di valori, quello della bicicletta all'italiana, che tutto il mondo ci invidia.

Il Bonus 2020

Il Bonus Mobilità 2020 ha rappresentato per l'Italia un importante punto di partenza per la promozione di una nuova mobilità urbana e territoriale - inclusiva, sostenibile, efficiente - sia per l'identificazione della bicicletta come veicolo cruciale per il raggiungimento di questo importante obiettivo, sia per l'ammontare delle risorse economiche stanziare (€ 215 Mln.).

Insieme alla grande espansione delle infrastrutture ciclabili, il Bonus Mobilità ha affrontato esigenze molto concrete: alleggerire il trasporto pubblico locale, soggetto alle nuove regole del distanziamento fisico; snellire il traffico in città, spinto dall'emergenza sanitaria verso un uso intenso dell'automobile privata; associare mobilità urbana e attività fisica dopo lunghe settimane di *lockdown*.

L'incremento della vendita di biciclette su tutto il territorio nazionale, favorito dal Bonus Mobilità, ha inoltre ulteriormente evidenziato il fenomeno – già avviato in precedenza e non riducibile esclusivamente all'emergenza Covid-19 – del costante interesse per l'impiego della bicicletta negli spostamenti quotidiani, alternativo o complementare all'automobile e al trasporto pubblico. La bicicletta è sempre meno percepita come mezzo ricreativo e sempre più utilizzata come veicolo per il trasporto individuale.

L'esito tutto sommato positivo del Bonus mobilità ha però mostrato alcuni aspetti da perfezionare, riconducibili sia al carattere emergenziale della misura, sia alla scarsa dimestichezza delle istituzioni nell'ambito della promozione della mobilità sostenibile: come già detto, il precedente incentivo su scala nazionale risale infatti al 2007-2009 (€ 15 Mln.), mentre innumerevoli sono stati i provvedimenti a favore dell'acquisto di automobili. In vista di un'auspicabile riflessione partecipata tra tutti i portatori di interesse, da parte nostra proponiamo una sintesi di queste criticità:

- Si è trattato di una **iniziativa straordinaria dettata dall'emergenza**, con limiti temporali e geografici (*una tantum*; per comuni di un certo livello amministrativo). Per promuovere concretamente la mobilità sostenibile è invece importante mettere in atto **iniziative stabili, continuative, strutturate e coordinate nel tempo e nello spazio**.
- La caratteristica emergenziale e *una tantum* del Bonus Mobilità 2020 ha garantito risorse economiche molto elevate e un contributo molto forte: il 60% del prezzo della bicicletta (fino a € 500,00). Per alimentare il circolo virtuoso in modo costante l'incentivo potrà essere applicato in **una percentuale minore** (ad esempio il 30%), ricorrendo a **risorse più contenute ma più diluite nel tempo**.
- Le risorse potrebbero essere orientate in modo più specifico verso **biciclette con caratteristiche adeguate** all'uso definito dagli obiettivi del bonus: **promuovere la mobilità sostenibile quotidiana**, non festiva o ricreativa in genere. Le biciclette progettate e allestite per un uso esclusivamente sportivo e ricreativo (*leisure*) dovrebbero essere escluse, risparmiando risorse da dedicare a bici più funzionali allo scopo del *bonus* e **in regola con le disposizioni del Codice della Strada in quanto ad allestimento e dotazioni**.
- Il **tetto geografico del bonus**, limitato a capoluoghi, città metropolitane e nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, appare discriminatorio: la mobilità locale, intercomunale, intermodale a base ciclistica va incentivata sia nelle grandi città sia nei piccoli comuni, sia nei territori. Dal nostro punto di osservazione rileviamo inoltre come il limite geografico abbia **alimentato sperequazioni**: molti cittadini dei piccoli comuni si sono rivolti a residenti nelle città dove il *bonus* era applicabile. Sarebbe infine utile affiancare agli incentivi economici misure infrastrutturali coincidenti, ad esempio promuovendo una **diffusa riclassificazione delle carreggiate in senso sostenibile (ad es., strade F-bis, E-bis) e una drastica moderazione del traffico veicolare (Città 30)**.
- Il **metodo del click day**, tipico delle misure straordinarie, sottopone a stress sia la piattaforma digitale sia gli utenti che devono caricare i documenti d'acquisto. Meglio un approccio alla

presentazione delle richieste **sempre accessibile e diluito nel tempo**, proprio di una visione politica chiara e definita.

- La **duplice modalità del bonus** (rimborso fattura per acquisti dal 4 maggio al 2 novembre; poi *voucher* a partire dal 3 novembre) è stata una inutile complicazione per i clienti, per i negozianti e in ultima istanza anche per lo Stato in sede di rimborso. Per chiarezza **converrebbe adottare una sola modalità**.
- **Comunicazione al pubblico**: il Bonus Mobilità 2020 è stato comunicato sin dall'inizio in modo **poco chiaro, contrastante, inefficace**, sollevando nei clienti dubbi inerenti alla data di inizio, alla necessità o meno di ricevere fattura (aspetti chiariti solo *in itinere*), alle modalità di rimborso e al funzionamento stesso dell'iniziativa.
- **Comunicazione agli esercenti e loro coinvolgimento**: il Bonus Mobilità è stato vissuto dai negozianti come **imposto dall'alto, senza precedenti interlocuzioni**. È mancata una comunicazione dedicata con le istruzioni per l'uso, nonostante i negozi siano il luogo privilegiato in cui l'utente usufruisce del bonus e ne scopre il suo funzionamento.
- Il Bonus Mobilità 2020 **ha infine perso un'importante occasione di raccolta dati**. La scelta del cliente è stata ridotta a poche voci (monopattini, bici muscolari o e-bike, telaio tradizionale o pieghevole). **Un questionario più approfondito, con obiettivi analitici ben definiti, avrebbe permesso di tirare le somme alla fine dell'operazione in modo più dettagliato e di pianificare le politiche e gli obiettivi per le iniziative future**, non solo in merito alla ciclabilità e alla mobilità attiva.

La realtà europea

Questa breve sintesi, che non pretende di essere né completa né esaustiva, propone un utile confronto con i diversi approcci alla promozione della ciclabilità in alcuni tra gli ambiti più significativi d'Europa, certamente utili anche ai fini della nostra transizione ecologica. Da ultimo, si è ritenuto opportuno riferire brevemente sulle misure di ampliamento dei beneficiari del Bonus Mobilità nazionale finanziate dalla Regione Emilia Romagna, che nell'ambito del proprio Piano aria integrato regionale (Pair) ha introdotto ulteriori azioni incentivanti.

FRANCIA

La Francia rivela un approccio diversificato alla promozione della mobilità ciclistica. Emerge il superamento dell'incentivo chilometrico a favore del sostegno all'acquisto, rivolto anche alle aziende. È curato anche l'aspetto della sicurezza e dell'efficienza del parco circolante esistente, mediante un "coupon riparazione". Importante anche l'attenzione alla formazione, con un contributo per frequentare lezioni di guida.

Oltre ad una serie di investimenti in infrastrutture ciclabili emergenziali (le ormai famose *coronapistes*), nel maggio 2020 lo Stato francese ha attivato un piano che coinvolge direttamente i datori di lavoro del settore privato per incoraggiare l'utilizzo della bicicletta sui percorsi casa-lavoro. Tale incentivo, che rimpiazza il precedente incentivo chilometrico del 2014, propone alle aziende di stanziare fino a € 400,00 l'anno per ogni singolo lavoratore, da spendere per la mobilità nel tragitto casa-lavoro, incluso l'acquisto di biciclette. Tale investimento sarà poi convertito alle aziende mediante crediti di imposta e contributi sociali. (<https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche>)

Oltre a questo, sempre nel maggio 2020, è stato stanziato un incentivo per le riparazioni delle biciclette destinato alle famiglie e alla realizzazione di parcheggi temporanei per bici. Facendo richiesta su un portale online (<https://www.coupdepoucevelo.fr/auth/home>) si ottiene un supporto di € 50,00 + IVA per far riparare la propria bicicletta presso un'officina accreditata. Sul medesimo portale ci si può inoltre iscrivere a un corso ore di guida sicura in bici, fino a un massimo di due ore.

È inoltre prevista una riduzione delle tasse per quelle aziende che acquistano o prendono in *leasing* per i propri dipendenti una flotta di biciclette dedicata agli spostamenti quotidiani casa-lavoro. (<https://www.urssaf.fr/portail/home/employeur/calculer-les-cotisations/les-elements-a-prendre-en-compte/les-avantages-en-nature/lavantage-en-nature-vehicule/mise-a-disposition-dune-flotte-d.html>).

Infine, a partire dal 2017 è stato stanziato e successivamente riconfermato anche per il 2020 un bonus del 20% con un massimale di € 200,00 per l'acquisto di biciclette elettriche o a pedalata assistita per i cittadini residenti in Francia che nell'anno precedente abbiano dichiarato redditi fino a € 13.489,00 (<https://www.asp-public.fr/bonus-velo-assistance-electrique>).

REGNO UNITO

Nel Regno Unito opera da oltre venti anni il sistema di incentivi all'acquisto di biciclette maggiormente strutturato d'Europa, con oltre 1,6 milioni di iscritti e quarantamila aziende coinvolte. È una triangolazione virtuosa tra Stato, settore commerciale - quindi settore produttivo - e cittadino lavoratore dipendente, attraverso soggetti terzi che agiscono da fornitori di servizi (provider). Il Cycle to Work Scheme è orientato alla ciclabilità quotidiana sui percorsi casa-lavoro ed è concettualmente basato sull'accesso più orizzontale possibile a mezzi aggiornati, sicuri e a un corredo di accessori completo. Esclusi dal provvedimento, i lavoratori autonomi hanno però una diversa copertura.

Con il *Finance Act* del 1999 è entrato in vigore nel Regno Unito il *Cycle to Work Scheme* (CTWS).

È un dispositivo di esenzione fiscale che consiste nell'acquisto a prezzi ribassati da parte di un datore di lavoro di una o più biciclette ed eventuali accessori, che il dipendente sceglie e utilizza quotidianamente sui propri percorsi casa-lavoro grazie a una trattenuta mensile sullo stipendio. Al termine del periodo prestabilito il dipendente può avvalersi della possibilità di riscatto della bici, a prezzi stabiliti e considerando le rate versate. L'acquisto della bicicletta da parte del datore di lavoro è regolato da una società fornitrice del servizio CTWS riconosciuta dal governo (*provider*), che stipula e gestisce le convenzioni coi datori e coi commercianti, effettua i calcoli degli importi e delle trattenute e rilascia i *voucher* d'acquisto.

In circa 20 anni sono stati sottoscritti 1,6 milioni di CycleToWorkScheme coinvolgendo 40 mila datori di lavoro convenzionati.

(https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/845725/cycle-to-work-guidance.pdf).

I lavoratori autonomi non possono beneficiare di tale schema, ma possono a loro volta usufruire di particolari condizioni di tassazione specifiche anche per l'acquisto e l'utilizzo di biciclette e relativi accessori.

(<https://www.gov.uk/expenses-if-youre-self-employed>)

Nel luglio 2020 anche il Regno Unito ha introdotto un bonus per la riparazione delle biciclette private. Facendo richiesta tramite portale online, il cittadino ottiene un *voucher* di £ 50.00 VAT inclusa da spendere presso un'officina convenzionata.

(<https://www.gov.uk/guidance/fix-your-bike-voucher-scheme-apply-for-a-voucher>)

GERMANIA

Pur avendo un tasso di motorizzazione piuttosto alto, anche se non comparabile a quello italiano (567 contro le nostre 646 auto/1000 abitanti, dati Eurostat 2018), la Germania è una nazione molto attenta alla qualità dell'ambiente urbano e dello spazio pubblico più in generale. In questo caso ci è sembrato significativo il provvedimento a favore dell'acquisto di cargo bike elettriche, rivolto anche alla pubblica amministrazione, di tono più deciso del nostro, inserito nella legge di bilancio 2021 (L. 178/2020, Art. 1, commi 698 e 699), sia in quanto a quota di finanziamento sia per ciò che riguarda gli ambiti di applicazione. Inoltre, in Germania esiste uno schema incentivante analogo all'inglese CTWS, il JobRad.

Il Ministero dell'Ambiente tedesco ha avviato per il triennio 2021-2024 un piano di incentivo all'acquisto di bici cargo elettriche rivolto a tutte le attività (commerciali, di servizi e produttive) e alle pubbliche amministrazioni.

Consiste nel rimborso del 25% della spesa, con un massimale rimborsabile di € 2.500,00, per l'acquisto di una *e-cargo bike* nuova e con una capacità di carico minima di 120 kg. Tale incentivo rientra nel piano *National Climate Initiative* (NKI) (<https://www.klimaschutz.de/foerderung/e-lastenfahrrad-richtlinie>).

In Germania è inoltre attivo JobRad, uno *schema* che permette al lavoratore dipendente di noleggiare a prezzo agevolato una bicicletta (sia muscolare sia a pedalata assistita) pagandola mensilmente con trattenuta dallo stipendio. Come accade nel Regno Unito, il particolare regime di tassazione, soprattutto per ciò che riguarda le bici elettriche, permette al datore di lavoro che sceglie di aderire a JobRad - quindi anche al dipendente - di accedere a uno sconto fino al 40% sul prezzo di acquisto. Alla fine del periodo di leasing il dipendente può scegliere se riscattare a prezzo agevolato la bicicletta. (<https://www.jobrad.org/>).

EMILIA ROMAGNA

Alla fine di maggio 2020 la Regione Emilia Romagna ha varato una serie di misure di ampliamento al Bonus nazionale, più inclusive e puntuali, essendo essenzialmente rivolte all'uso della bicicletta sui percorsi casa-lavoro e più in generale in città. Oltre a comprendere nell'incentivo all'acquisto anche i comuni al di

sotto dei cinquantamila abitanti, con le stesse modalità del nazionale (60% del prezzo di acquisto), le misure emiliane hanno previsto incentivi chilometrici rivolti alle aziende, finanziamenti (fino a € 300,00) per l'acquisto di biciclette pieghevoli agli abbonati ferroviari e riduzioni per l'uso del bike sharing e delle velostazioni. Oltre ai provvedimenti rivolti ai cittadini, l'Emilia Romagna ha inoltre finanziato ai propri comuni (fino a un massimo del 70%) la realizzazione di infrastrutture: corsie preferenziali bus, piste ciclabili, bike lane ad uso promiscuo, rastrelliere portabiciclette e attrezzature per la sosta in genere (<https://www.regione.emilia-romagna.it/notizie/2020/maggio/oltre-3-milioni-di-euro-per-sostenere-l-uso-della-bici-in-emilia-romagna-la-ripartenza-e-su-due-ruote>).

Oltre il bonus mobilità, una strategia di sistema

Il Bonus Mobilità 2020 è stato sicuramente un'importante occasione per avviare un percorso di avvicinamento alle maggiori iniziative europee, ma anche solo il fatto che alcune regioni abbiano sentito il bisogno di finanziare misure di ampliamento della misura nazionale (tra tutte, l'Emilia Romagna) fa capire come ci sia bisogno di altro. Un Bonus Mobilità può da solo garantire una reale diffusione della ciclabilità quotidiana? La risposta è, ovviamente, no.

Così come nell'ultimo decennio il notevole aumento dei chilometri ciclabili non ha contribuito in misura corrispondente e proporzionale all'aumento della ciclabilità quotidiana, c'è il dubbio che gli oltre duecento milioni di euro messi a disposizione dei cittadini nel 2020-21 per l'acquisto di biciclette e altri dispositivi per la mobilità individuale possano non ottenere i risultati che tutti aspettiamo da un tale investimento, in termini di sicurezza stradale, efficienza degli spostamenti, decarbonizzazione, sostenibilità dello spazio pubblico, benessere.

A questo proposito, basta considerare una stima fatta da Legambiente (2015): dei trentacinque milioni di biciclette possedute dagli italiani soltanto un terzo è usato più o meno continuativamente. Il resto giace inutilizzato in garage, cantine o in cortili, spesso in cattive condizioni. È come dire: le bici ci sono già, mancano i pedalatori. I motivi sono tanti, primo tra tutti l'eccessiva polarizzazione dello spazio pubblico a favore di un solo veicolo (l'Italia è praticamente il paese più motorizzato d'Europa e tra i primi al mondo, con 656 automobili ogni 1000 abitanti, dati ISFORT 2020).

Un altro dato bene in vista sotto la lente di tutti gli istituti statistici: il 75% degli spostamenti degli italiani è inferiore ai 10 Km., e buona parte di questa percentuale è al di sotto dei 5 Km, soprattutto nei centri urbani. Ed è una tendenza in crescita, oltretutto. La *Città 15'*, tanto invocata come misura indispensabile alla resilienza delle comunità post-Covid, è già "su strada", senza bisogno di ulteriori provvedimenti. Siamo entrati, si potrebbe ironicamente dire, nell'era della *immobilità* sostenibile; più realisticamente, nell'era della *intermodalità* e della *multimodalità*, entrambi a base ciclistica.

Evitando di addentrarci nei temi strutturali in quanto a politica dei trasporti, da parte nostra è però possibile definire quale sia il *software* che può far girare l'*hardware* costituito dalle biciclette e dalle ciclabili, immaginando di dover finanziare, oltre alle infrastrutture e agli incentivi all'acquisto, una serie di azioni strategiche, qui delineate in forma di proposta ulteriore.

La prima è una misura di *status*: la bicicletta è da più parti indicata (tra tutte, dalla WHO) come veicolo di benessere e di resilienza, in grado di abbattere sensibilmente la spesa pubblica (sanitaria, infrastrutturale) di una nazione. Naturale sarebbe quindi il suo inserimento tra i dispositivi medici fiscalmente detraibili al 19% (ad. es., ai sensi Direttiva 93/42/CEE, D. Lgs. 24 febbraio 1997 n. 46). Un prodotto fiscalmente detraibile è, ad esempio, il materasso ortopedico: può quindi diventarla anche la bicicletta, il cui uso quotidiano è già regolarmente prescritto dai medici di base in diversi paesi (il Regno Unito, ad esempio).

Oltre al tema della dignità del mezzo (la sua qualità, sicurezza, efficienza), che un incentivo all'acquisto permanente e strutturato dovrebbe poter affermare anche in senso culturale, c'è quello della sicurezza post-vendita. Senza addentrarci nella necessaria formazione dei cittadini alle strategie antifurto, di cui si aggiungerà comunque qualcosa tra poco, un tema altrettanto forte è quello del ricovero delle biciclette, in particolare per ciò che riguarda gli spazi comuni dei condomini. Per quanto in Italia esistano numerose norme sia locali sia regionali che prescrivono l'accoglienza delle biciclette negli spazi comuni di qualsiasi edificio di tipo residenziale - per quelli pubblici siamo ancora molto indietro - non esiste ancora un quadro legislativo preciso in merito. In vista di una necessaria novella giuridica (Codice Civile), va ribadito come la ciclabilità sia oggi di interesse pubblico (L. 2/2018) e non può quindi essere sottoposta a regolamento privato (ad es.: l'assemblea di condominio non può vietare il parcheggio delle biciclette, ma solo regolarlo),

e che in base alla direttiva europea sull'efficientamento energetico degli edifici (EPBD) il ricovero delle biciclette è ormai sempre previsto negli edifici di nuova costruzione o ristrutturazione.

Un altro aspetto *soft* della promozione della ciclabilità è la *motivazione* al suo utilizzo quotidiano (*coaching*) da portare nelle scuole e nelle aziende. Il *coaching* è un percorso formativo, somministrato nei contesti di maggiore domanda di mobilità (i percorsi casa-scuola e casa-lavoro) che interessa i campi più diversi. Si va dal superamento degli ostacoli psicologici al recepimento delle normative, dal comportamento in strada alla ciclomeccanica di base, per arrivare alla infrastrutturazione dei locali e degli spazi e alla creazione di flotte aziendali e scolastiche. A cosa serve comprare una bicicletta, se non si sa come impiegarla correttamente nel proprio quotidiano? Il rischio, ai primi disagi (furto, guasti, scarsa competenza su abbigliamento e accessori) è l'abbandono di questa modalità di trasporto, o il suo confinamento nel tempo libero.

Il *coaching* può essere sistematicamente diffuso e sostenuto da un sistema di riconoscimento dell'impegno nel favorire la mobilità ciclistica (cfr.: *Cycle Friendly Employer*, ECF/EU), a sua volta utile per meglio instradare e verificare gli investimenti e gli incentivi messi a terra dallo Stato. Un'attestazione per le aziende, ad esempio, che vedrebbero aumentare un punteggio al crescere di parametri *bike-friendly*, come i programmi di incentivazione interna, la disponibilità e qualità delle infrastrutture (stalli, spogliatoi, etc.), la presenza di "ambasciatori", la comunicazione interna, i chilometri percorsi e molto altro. La ciclabilità interna all'azienda è anche una voce di bilancio sociale.

Infine, la disponibilità di dati. È stato detto come il primo Bonus Mobilità sia stata un'occasione persa anche per completare un'esauritiva raccolta dati finemente targettizzata sugli utenti della bicicletta, entrati in massa in negozio per acquistare specificamente quel prodotto. Le attuali fonti statistiche sulla bicicletta e il suo utilizzo, pur se di eccellenza (ISTAT, ISFORT, Confartigianato) appaiono troppo frammentate per essere d'aiuto sia al decisore politico sia al comparto produttivo e commerciale.

Da questo punto di vista un esempio utile, sempre nell'ottica di ottimizzare gli investimenti, sarebbe una pubblicazione istituzionale analoga al tedesco *Fahrrad Monitor*, pubblicato da BMVI, l'equivalente del nostro MIT - ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. L'annuale volume di circa duecento pagine contiene ogni tipo di informazione, dalla socio-demografia dell'utente alle occasioni per l'uso della bicicletta, un'analisi completa del pendolarismo, i risultati degli incentivi al B2W, l'intenzione di acquisto sui diversi segmenti di mercato e molto altro: tutte informazioni utili al decisore politico e amministrativo ad ogni livello.

Le 5 regole d'oro di Assobici

Assobici non è un ente di ricerca. Il nostro lavoro è commercializzare e tenere in efficienza le biciclette. Siamo però convinti che il percorso corretto per l'implementazione di una efficace politica di incentivazione all'acquisto delle biciclette passi per uno studio approfondito delle condizioni esistenti, del quadro normativo e applicativo europeo e degli impatti che tali incentivi possono avere nel tempo. Sulla scorta delle analisi presentate nei paragrafi precedenti, ci permettiamo quindi di proporre *in primis* alle istituzioni alcuni sintetici suggerimenti:

- 1) La misura incentivante dovrebbe essere stabile e strutturale per promuovere quei cambiamenti nelle abitudini di mobilità che sono l'obiettivo finale di questo tipo di politica. Per questo, gli incentivi all'acquisto dovrebbero essere:
 - Commisurati all'effettiva disponibilità di risorse, in modo che la campagna di incentivazione copra un periodo pluriennale, rifuggendo il meccanismo casuale e aleatorio delle assegnazioni soggette a *click day* o delle assurde code digitali.
 - Misurati nella percentuale di contributo: un congruo ma equo impegno economico rende più responsabile il cittadino, premiando chi effettivamente volesse intraprendere un uso quotidiano della bicicletta, non soltanto il suo uso ricreativo.
- 2) La misura deve mirare all'acquisto di biciclette idonee ad essere utilizzate come mezzi di trasporto quotidiano. Come prima condizione, le biciclette soggette a incentivo dovranno quindi essere in regola con il Codice della Strada. Eventuali "certificazioni" volte a determinare il grado di idoneità delle bici a servire gli spostamenti quotidiani possono spingere lo sviluppo di un'offerta di mercato adeguata.

L'incentivo non dovrebbe riguardare il solo acquisto della bicicletta, ma anche o soltanto un paniere di accessori e servizi fondamentali per l'utilizzo della bici come mezzo di trasporto quotidiano. In particolare sono da considerare gli accessori per la sicurezza del ciclista (luci, casco) e sicurezza antifurto (lucchetti e altri dispositivi). Dal nostro punto di osservazione, i principali ostacoli alla scelta della bicicletta vertono infatti sul tema della sicurezza, da una parte, mentre dall'altra rileviamo la scarsa dotazione di questi accessori nel momento del primo acquisto.
- 3) Nel disegno di una misura che investa il settore, è necessario il coinvolgimento attivo dei soggetti attuatori di tale misura (esercenti, distributori e produttori, associazioni di categoria, Terzo Settore) al fine di valutare insieme l'impatto e gli aspetti critici dell'introduzione di misure fortemente richieste, ma al contempo complesse, che incidono su equilibri delicati.
- 4) Un'adeguata campagna di comunicazione deve essere parte integrante della misura: è necessario comunicare in modo forte gli obiettivi che si intendono raggiungere e le modalità di erogazione, con istruzioni semplici e chiare, dirette sia ai fruitori (i cittadini) sia ai portatori di interesse (i commercianti e la filiera). Infine, è necessario prevedere un *follow up* della campagna, predisponendo dei traguardi volanti e una narrazione degli esiti e dei risultati, per rafforzare nell'opinione pubblica gli effetti positivi desiderati, prevenendo le possibili critiche.
- 5) La misura deve essere basata sui dati disponibili e, a sua volta, produrre dati fondamentali per analizzare e indirizzare lo sviluppo del settore; devono essere raccolti, con riguardo per la *privacy* dei singoli ciclisti, dati sulle scelte di modalità, sulle abitudini, sui problemi che scoraggiano la scelta della bicicletta e sulle motivazioni che invece la spingono. Deve essere segmentata e analizzata la scelta dei modelli di biciclette, in base a caratteristiche ed uso, e considerata la dotazione di accessori. I dati devono essere organizzati e pubblicati in modo aperto (*open data*).

Ringraziamenti

Legambiente Lombardia
Confesercenti Milano Lodi Monza Brianza
Fiab - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
Pierangelo Soldavini – Il Sole 24 Ore
ECF - European Cyclists' Federation
Paolo Erzegovesi - Gruppo Srl
Matteo Cappè - Bicilive.it
Adelina Gerosa
Roberto Camagni

Bibliografia

Federico Del Prete, *Software per la multimodalità: 6 punti di PIB* (in [Unità L7 - CREIAMO PA, 25/06/2020](#))

Federico Del Prete, *La sicurezza su strada - Norme e buone pratiche di ciclabilità*, [RCS Media Group 2018](#)

<http://urban.bicilive.it/bonus-mobilita-2020/>

<https://www.bikeitalia.it/tag/cycle-to-work-uk/>

<https://www.bikeitalia.it/tag/incentivi/>