Giovedì 16 febbraio 2023

P9_TA(2023)0058

Sviluppare una strategia dell'UE in materia di traffico ciclistico

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

(2023/C 283/11)

Il Parlamento europeo,

— visto il pacchetto della Commissione «Pronti per il 55 %» del 14 luglio 2021 sulla realizzazione del Green Deal europeo,

— vista la comunicazione della Commissione del 18 maggio 2022 sul risparmio energetico nell'UE (COM(2022)0240),

— vista la comunicazione della Commissione del 14 dicembre 2021 intitolata «Il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana» (COM(2021)0811),

— vista la comunicazione della Commissione del 9 dicembre 2020, dal titolo «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro» (COM(2020)0789),

— visto il regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione, del 17 gennaio 2019, che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese ([1]),

— visto il parere del Comitato delle regioni del 12 ottobre 2016 dal titolo «Una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica» ([2]),

— vista la relazione speciale n. 6/2020 della Corte dei conti europea dal titolo «Mobilità urbana sostenibile nell'UE: senza l'impegno degli Stati membri non potranno essere apportati miglioramenti sostanziali»,

— vista la comunicazione della Commissione, del 10 marzo 2020, dal titolo «Una nuova strategia industriale per l'Europa» (COM(2020)0102),

— vista la sua risoluzione del 20 gennaio 2021 sulla revisione degli orientamenti relativi alla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) ([3]),

— vista la sua risoluzione del 6 ottobre 2021 sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 — Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo «zero vittime» ([4]),

— vista la dichiarazione rilasciata il 30 giugno 2022 dal vicepresidente esecutivo della Commissione Frans Timmermans in occasione del vertice sulla bicicletta a Copenaghen,

— visto il principio di sussidiarietà e, in particolare, l'articolo 5, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

— vista la dichiarazione degli Stati membri sulla mobilità ciclabile come modalità di trasporto rispettosa dell'ambiente, approvata durante la Presidenza lussemburghese dell'UE nell'ottobre 2015,

([1]) GU L 16 del 18.1.2019, pag. 108.
([2]) GU C 88 del 21.3.2017, pag. 49.
([3]) GU C 456 del 10.11.2021, pag. 47.
([4]) GU C 132 del 24.3.2022, pag. 45.

— visti gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, in particolare l'obiettivo 11 su città e comunità sostenibili, in cui si ritiene che l'uso della bicicletta renda le città e gli insediamenti umani più inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili,

— vista la dichiarazione della Commissione del 7 luglio 2022 in risposta all'interrogazione alla Commissione sullo sviluppo di una strategia dell'UE in materia di traffico ciclistico (O-000025/2022 — B9-0017/2022),

— visto l'articolo 132, paragrafo 2, del suo regolamento,

— vista la proposta di risoluzione della commissione per i trasporti e il turismo,

A. considerando che i trasporti sono una fonte significativa di inquinamento atmosferico e che i modi di trasporto sostenibili, come gli spostamenti in bicicletta, sono essenziali per conseguire gli obiettivi dell'UE in materia di clima e riduzione dell'inquinamento e per realizzare le ambizioni dell'Unione nell'ambito delle iniziative «Risparmio energetico nell'UE» e REPowerEU;

B. considerando che l'uso della bicicletta apporta molti benefici, tra cui una migliore salute, una riduzione del traffico stradale e dell'inquinamento acustico, una migliore qualità dell'aria, una crescita economica e benefici ambientali e sociali;

C. considerando che la bicicletta è un mezzo di trasporto relativamente poco costoso, a portata della maggior parte dei cittadini e che promuove un'economia sostenibile;

D. considerando che sono necessarie infrastrutture ciclabili più sicure per sbloccare il potenziale della mobilità ciclabile, che rappresenta una valida alternativa per gli spostamenti su brevi distanze;

E. considerando che, nell'UE, l'ecosistema della bicicletta rappresenta già più di 1 000 piccole e medie imprese (PMI) e 1 milione di posti di lavoro e può crescere fino a 2 milioni di posti di lavoro entro il 2030; che le biciclette elettriche rappresentano un'opportunità per la crescita dell'industria della bicicletta, in quanto offrono il potenziale per creare posti di lavoro verdi e assorbire i lavoratori riqualificati provenienti da altri settori;

F. considerando che la mancanza di parcheggi sicuri e di misure per prevenire i furti, nonché la mancanza di piste ciclabili dedicate sono due dei principali ostacoli nell'attrarre nuovi utenti e realizzare appieno il potenziale della mobilità ciclabile nelle città;

1. ritiene che la mobilità ciclabile debba essere riconosciuta come un modo di trasporto a pieno titolo; chiede alla Commissione di elaborare una strategia europea dedicata in materia di mobilità ciclabile con l'obiettivo di raddoppiare il numero di chilometri percorsi in bicicletta in Europa entro il 2030; invita la Commissione a garantire la raccolta armonizzata di dati sulla mobilità ciclabile, compresi i dati industriali;

2. osserva che la mobilità ciclabile è aumentata in risposta alla pandemia di COVID-19 e all'aumento del prezzo dei combustibili fossili dalla guerra di aggressione illegale della Russia contro l'Ucraina; incoraggia le autorità regionali e locali a valutare la possibilità di mantenere le infrastrutture ciclabili realizzate in risposta alla pandemia attraverso i loro regolari processi di pianificazione urbana e ad adottare azioni concrete per integrare adeguatamente la mobilità ciclabile nei loro quadri per la mobilità urbana, riconoscendo nel contempo il suo potenziale per contribuire a una migliore connettività tra le aree suburbane e i centri urbani, in particolare attraverso le autostrade ciclabili;

3. incoraggia, al fine di promuovere la multimodalità, la creazione di sinergie tra l'uso della bicicletta e altri modi di trasporto, ad esempio mettendo a disposizione più posti per le biciclette sui treni e predisponendo aree di parcheggio più sicure per le biciclette nelle stazioni e negli snodi della mobilità;

4. ritiene che le politiche europee dovrebbero tenere debitamente conto della mobilità ciclabile nella costruzione o nell'ammodernamento dell'infrastruttura TEN-T, compresa l'aggiunta di piste ciclabili parallele ai binari ferroviari e alle vie navigabili interne, ove possibile;

5. incoraggia gli Stati membri e le autorità locali ad aumentare in modo significativo gli investimenti nella costruzione di infrastrutture ciclabili separate, a integrare programmi di bike ed e-bike sharing a prezzi accessibili nelle reti dei loro piani di mobilità e a tenere conto della mobilità ciclabile come soluzione vitale dell'ultimo miglio nei nodi urbani;

Giovedì 16 febbraio 2023

6. sottolinea che la pianificazione delle infrastrutture urbane dovrebbe essere sviluppata conformemente alla legislazione dell'UE in materia di sicurezza stradale, comprese le norme di sicurezza per gli spostamenti in bicicletta; invita la Commissione ad accelerare i lavori relativi agli orientamenti sui requisiti di qualità per infrastrutture ciclabili sicure e di alta qualità di cui alla direttiva GSIS ([5]); sottolinea la necessità di migliorare le tecnologie dei sistemi di trasporto intelligenti affinché diventino più efficaci nel riconoscere i ciclisti sulla strada;

7. invita la Commissione a riconoscere il settore della bicicletta, compresa la produzione di batterie per le biciclette elettriche e l'economia circolare, e in particolare le PMI, come partner legittimo nell'ecosistema della strategia industriale dell'UE, nonché nei programmi relativi alle infrastrutture industriali e nei regimi di finanziamento; invita la Commissione e gli Stati membri a incoraggiare progetti relativi agli spostamenti in bicicletta e ai settori connessi quali, tra gli altri, la mobilità, il turismo, la salute e lo sport;

8. invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere la produzione di biciclette e componenti «Made in Europe», stimolando in tal modo la competitività dell'industria dell'UE, colmando la carenza di investimenti, mantenendo condizioni di parità a livello mondiale e stimolando la rilocalizzazione e la sicurezza delle catene di approvvigionamento, promuovendo posti di lavoro di alta qualità, creando «cluster ciclistici» e rafforzando la formazione professionale connessa al settore;

9. invita la Commissione e gli Stati membri a garantire l'accessibilità delle piste ciclabili per le persone a mobilità ridotta, nonché a rendere l'uso della bicicletta abbordabile per i gruppi vulnerabili; osserva che il Fondo sociale europeo per il clima e i fondi strutturali e di investimento possono aiutare le persone più colpite dalla «povertà dei trasporti» sostenendo l'acquisto di biciclette o l'accesso a servizi di bike sharing;

10. invita la Commissione, gli Stati membri e le autorità regionali e locali a condurre campagne educative e di formazione, comprese campagne di informazione, per sensibilizzare in merito alla sicurezza stradale, sostenendo l'uso sicuro della bicicletta e della bicicletta elettrica; invita inoltre la Commissione a proporre orientamenti sulla sicurezza degli spostamenti in bicicletta (uso del casco, limitazioni legate all'età, trasporto di bambini, ecc.) e chiede che si presti particolare attenzione alla promozione dell'uso della bicicletta tra le donne e gli anziani, in particolare migliorando la sicurezza;

11. osserva, in tale contesto, che un'applicazione e un monitoraggio adeguati sono essenziali per la sicurezza e protezione degli utenti e chiede che si ponga l'accento sull'applicazione delle norme esistenti al fine di garantire la coesistenza rispettosa dei diversi modi di trasporto;

12. sottolinea il potenziale della bicicletta elettrica per promuovere l'uso della bicicletta; osserva che, al fine di mantenere una diffusione e un accesso rapidi alle biciclette elettriche, è necessario procedere a un'adeguata classificazione giuridica delle biciclette elettriche in grado di raggiungere velocità fino a 25 km/h nella legislazione dell'UE e in quella nazionale;

13. sottolinea che, nella pianificazione degli alloggi, è opportuno prestare la dovuta attenzione a parcheggi sicuri e protetti per le biciclette e alla capacità di ricarica per le biciclette elettriche;

14. incoraggia le imprese, le organizzazioni pubbliche e le istituzioni a promuovere l'uso della bicicletta mediante incentivi specifici, compresi programmi per i dipendenti e l'installazione di un numero sufficiente di parcheggi per biciclette con caricabatterie per biciclette elettriche, e fornendo servizi sanitari adeguati;

15. sottolinea che il cicloturismo e il ciclismo nelle zone rurali devono essere sostenuti accelerando lo sviluppo della rete EuroVelo e delle sue 17 piste ciclabili, in particolare fornendo maggiore sostegno e sfruttando le sinergie con la rete TEN-T;

16. incoraggia gli Stati membri a ridurre le aliquote IVA per la fornitura, il noleggio e la riparazione di biciclette e biciclette elettriche;

17. invita la Commissione a designare il 2024 Anno europeo della bicicletta;

18. incarica la sua Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione e agli Stati membri e ai loro parlamenti.

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