Jueves 16 de febrero de 2023

P9_TA(2023)0058

Desarrollo de una estrategia de la UE para la bicicleta

Resolución del Parlamento Europeo, de 16 de febrero de 2023, sobre el desarrollo de una estrategia de la UE para la bicicleta (2022/2909(RSP))

(2023/C 283/11)

El Parlamento Europeo,

— Visto el paquete de medidas «Objetivo 55» de la Comisión, de 14 de julio de 2021, relativo a la consecución del Pacto Verde Europeo,

— Vista la Comunicación de la Comisión, de 18 de mayo de 2022, titulada «Ahorrar energía» (COM(2022)0240),

— Vista la Comunicación de la Comisión, de 14 de diciembre de 2021, titulada «El Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE» (COM(2021)0811),

— Vista la Comunicación de la Comisión, de 9 de diciembre de 2020, titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» (COM(2020)0789),

— Visto el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/73 de la Comisión, de 17 de enero de 2019, por el que se establece un derecho antidumping definitivo y se percibe definitivamente el derecho provisional establecido sobre las importaciones de bicicletas eléctricas originarias de la República Popular China ([1]),

— Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 12 de octubre de 2016, titulado «Una hoja de ruta de la UE para la bicicleta» ([2]),

— Visto el Informe Especial n.º 6/2020 del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Movilidad urbana sostenible en la UE: no es posible una mejora sustancial sin el compromiso de los Estados miembros»,

— Vista la Comunicación de la Comisión, de 10 de marzo de 2020, titulada «Un nuevo modelo de industria para Europa» (COM(2020)0102),

— Vista su Resolución, de 20 de enero de 2021, sobre la revisión de las directrices relativas a la red transeuropea de transporte (RTE-T) ([3]),

— Vista su Resolución, de 6 de octubre de 2021, sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 — Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero» ([4]),

— Visto el discurso pronunciado el 30 de junio de 2022 por el vicepresidente ejecutivo de la Comisión, Frans Timmermans, en la Cumbre de la Bicicleta en Copenhague,

— Visto el principio de subsidiariedad y, en particular, el artículo 5, apartado 3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

— Vista la «Declaración sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte respetuoso con el clima» de los Estados miembros, respaldada durante la Presidencia luxemburguesa de la Unión, en octubre de 2015,

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

— Vistos los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, y en particular el objetivo 11 sobre ciudades y comunidades sostenibles, en el que se percibe el uso de la bicicleta como un medio para procurar que las ciudades y los asentamientos humanos sean más integradores, seguros, resilientes y sostenibles,

— Vista la declaración de la Comisión, de 7 de julio de 2022, en respuesta a la pregunta que se le formuló sobre el desarrollo de una estrategia de la UE para la bicicleta (O-000025/2022 — B9-0017/2022),

— Visto el artículo 132, apartado 2, de su Reglamento interno,

— Vista la propuesta de Resolución de la Comisión de Transportes y Turismo,

A. Considerando que el transporte constituye una fuente significativa de contaminación atmosférica, y que los modos de transporte sostenibles, como la bicicleta, son esenciales para alcanzar los objetivos climáticos y de reducción de la contaminación de la Unión, así como para realizar las ambiciones formuladas en sus iniciativas «Ahorrar energía» y REPowerEU;

B. Considerando que la bicicleta reporta numerosos beneficios, entre los que figuran la mejora de la salud, la reducción de las congestiones de tráfico y de la contaminación acústica, el aumento de la calidad del aire, el crecimiento económico y diversas ventajas medioambientales y sociales;

C. Considerando que la bicicleta constituye un medio de transporte relativamente asequible, que la mayoría de los ciudadanos se pueden permitir, y que promueve una economía sostenible;

D. Considerando que se requiere una infraestructura segura para el uso de la bicicleta que permita aprovechar su potencial, y que este medio de transporte constituye una alternativa valiosa para los desplazamientos de corta distancia;

E. Considerando que ecosistema de la bicicleta en la UE engloba ya a más de 1 000 pequeñas y medianas empresas (pymes) y un millón de puestos de trabajo, y que esta cifra puede elevarse hasta los dos millones de empleos de aquí a 2030; que las bicicletas eléctricas representan una oportunidad para el crecimiento del sector de la bicicleta, al brindar la posibilidad de crear empleos verdes y de absorber a trabajadores reciclados profesionalmente y procedentes de otros sectores;

F. Considerando que la falta de áreas de estacionamiento protegidas y de medidas para evitar los robos, así como la ausencia de vías ciclistas específicas, se consideran los dos principales obstáculos para atraer a nuevos usuarios y aprovechar todas las posibilidades que brinda la bicicleta en las ciudades;

1. Considera que la bicicleta debe reconocerse como un modo de transporte plenamente consolidado; pide a la Comisión que formule una estrategia europea específica de la bicicleta con el fin de duplicar el número de kilómetros recorridos en este medio de transporte en Europa de aquí a 2030; insta a la Comisión a que vele por la recogida armonizada de datos sobre el uso de la bicicleta, incluidos los datos de índole sectorial;

2. Señala que el uso de la bicicleta ha aumentado como respuesta a la pandemia de la COVID-19 y al incremento del precio de los combustibles fósiles desde el inicio de la guerra ilegal de agresión de Rusia contra Ucrania; anima a los entes regionales y locales a considerar la opción de mantener la infraestructura ciclista instalada como respuesta a la pandemia mediante sus procesos ordinarios de planificación urbana, y a emprender acciones concretas encaminadas a integrar debidamente la bicicleta en sus marcos de movilidad urbana, reconociendo al mismo tiempo su potencial para contribuir a una mejor conectividad entre las zonas suburbanas y los centros de las ciudades, en particular a través de las «autovías ciclistas»;

3. Promueve, con vistas al fomento de la multimodalidad, la generación de sinergias entre la bicicleta y otros modos de transporte, como las que se derivan de poner más plazas a disposición de las bicicletas en el interior de los trenes y de proporcionar más zonas de aparcamiento protegidas para las bicicletas en estaciones y ejes de movilidad;

4. Considera que las políticas y las medidas de apoyo europeas deben tener debidamente en cuenta la promoción del uso de la bicicleta al construir o actualizar infraestructuras de la RTE-T, entre otras actuaciones, mediante la adición de vías ciclistas paralelas a las vías férreas y a las vías navegables interiores, cuando resulte viable;

5. Anima a los Estados miembros y a las autoridades locales a aumentar de manera significativa las inversiones en la construcción de infraestructuras ciclistas independientes, con el fin de integrar los programas de bicicletas electrónicas y de uso compartido de bicicletas en las redes de sus planes de movilidad, y de reflejar la condición de la bicicleta como una solución vital de último kilómetro en los nodos urbanos;

6. Destaca que la planificación de infraestructuras urbanas debe desarrollarse con arreglo a la legislación de la UE en materia de seguridad vial, incluidas las normas de seguridad para el uso de bicicletas; insta a la Comisión a que agilice su labor respecto a las directrices sobre los requisitos para procurar las infraestructuras ciclistas seguras y de alta calidad que se prevén en la Directiva GISV ([5]); subraya la necesidad de perfeccionar las tecnologías de los sistemas de transporte inteligentes, para que mejoren en cuanto al reconocimiento de los ciclistas en las carreteras;

7. Insta a la Comisión a que reconozca al sector de la bicicleta, incluida la fabricación de baterías para las bicicletas eléctricas y la economía circular, y en particular a las pymes, como socios legítimos en el ecosistema de la movilidad de la estrategia industrial de la UE, así como en los programas y mecanismos de financiación de infraestructuras industriales; insta asimismo a la Comisión y a los Estados miembros a promover proyectos sobre el sector de la bicicleta y otros conexos como los de la movilidad, el turismo, la salud y el deporte, entre otros;

8. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a apoyar la producción de bicicletas y componentes «fabricados en Europa», estimulando de este modo la competitividad de la industria de la Unión, mediante la cobertura del déficit de inversión, el mantenimiento de unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial, el fomento de la relocalización y la seguridad de las cadenas de suministro, la promoción de los empleos de alta calidad, la creación de aglomeraciones industriales para el sector de la bicicleta y el refuerzo de la formación profesional relacionada con este sector;

9. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a garantizar la accesibilidad de las bicicletas para las personas con movilidad reducida, así como a procurar que su uso resulte asequible para los grupos vulnerables; señala que el Fondo Social para el Clima y los Fondos Estructurales y de Inversión pueden ayudar a aquellos que se ven más afectados por la «pobreza de transporte» mediante el apoyo a la adquisición de bicicletas o al acceso a servicios para su uso compartido;

10. Insta a la Comisión, a los Estados miembros y a los entes regionales y locales a que lleven a cabo campañas educativas y actividades de formación, incluidas campañas informativas, con el fin de promover la sensibilización respecto a la seguridad vial, contribuyendo así al uso seguro de bicicletas eléctricas y convencionales; insta asimismo a la Comisión a que proponga directrices sobre el uso seguro de la bicicleta (cascos, restricciones de edad, transporte de menores, etc.), y pide que se preste especial atención al fomento de la bicicleta entre las mujeres y las personas de edad avanzada, en particular, mediante la mejora de la seguridad;

11. Señala, en este contexto, que una aplicación de las normas y una vigilancia adecuadas resultan esenciales para la seguridad y la protección de los usuarios, y aboga por que se haga hincapié en el cumplimiento de las normas vigentes con el fin de garantizar la coexistencia respetuosa de diferentes modos de transporte;

12. Subraya el potencial de las bicicletas eléctricas para promover el uso de la bicicleta en general; señala que, para mantener el rápido despliegue de las bicicletas eléctricas y el acceso a las mismas, aquellas que, con asistencia, pueden alcanzar velocidades de hasta 25 km/h deben ser objeto de la clasificación legal pertinente en la legislación tanto nacional como de la UE;

13. Destaca que se debe prestar la debida consideración a las áreas de estacionamiento seguras y protegidas, y a la capacidad de carga de las bicicletas eléctricas en la planificación de las viviendas;

14. Anima a las empresas y a las organizaciones e instituciones públicas a que promuevan la bicicleta mediante iniciativas específicas, como los programas dirigidos a los empleados y la instalación de espacios de estacionamiento para bicicletas suficientes, dotados de cargadores para bicicletas eléctricas, así como la provisión de instalaciones sanitarias adecuadas;

15. Incide en que el cicloturismo y el uso de la bicicleta en zonas rurales deben promoverse mediante la aceleración del desarrollo de la red Euro Velo y sus 17 rutas, en particular, velando por que se preste un mayor apoyo y aprovechando las sinergias con la RTE-T;

16. Anima a los Estados miembros a reducir los tipos del IVA aplicados al suministro, el alquiler y la reparación de bicicletas eléctricas y convencionales;

17. Pide a la Comisión que designe 2024 como el Año Europeo de la Bicicleta;

18. Encarga a su presidenta que transmita la presente Resolución a la Comisión, a los Estados miembros y a sus Parlamentos.

([5]) Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 305 de 26.11.2019, p. 1).