



---

*Documento di seduta*

---

**B9-0102/2023**

8.2.2023

## **PROPOSTA DI RISOLUZIONE**

presentata a seguito di una dichiarazione della Commissione

a norma dell'articolo 132, paragrafo 2, del regolamento

sull'elaborazione di una strategia dell'UE per la mobilità ciclabile  
(2022/2909(RSP))

**Karima Delli**

a nome della commissione per i trasporti e il turismo

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

*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<sup>1</sup>,
- visto il parere del Comitato delle regioni del 12 ottobre 2016 dal titolo "Una tabella di marcia dell'UE per la mobilità ciclistica"<sup>2</sup>,
- 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)<sup>3</sup>,
- 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"<sup>4</sup>,
- vista la dichiarazione rilasciata il 30 giugno 2022 dal vicepresidente esecutivo della Commissione Frans Timmermans in occasione del vertice sulla bicicletta a

---

<sup>1</sup> GU L 16 del 18.1.2019, pag. 108.

<sup>2</sup> GU C 88 del 21.3.2017, pag. 49.

<sup>3</sup> GU C 456 del 10.11.2021, pag. 47.

<sup>4</sup> GU C 132 del 24.3.2022, pag. 45.

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,
  - 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'ammmodernamento 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;
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 ((UE) 2019/1936)<sup>5</sup>; 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

---

<sup>5</sup> 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).

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 accessibile per i gruppi vulnerabili; osserva che il Fondo sociale per il clima dell'UE 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.