

Ricerca per la commissione TRAN – Trasporto urbano intelligente e sostenibile

PRINCIPALI CONCLUSIONI

- Le tendenze e gli sviluppi osservati di recente indicano che si sta affermando un approccio alla mobilità incentrato sugli utenti, che attribuisce priorità alle esigenze e agli interessi individuali di questi ultimi. Nuovi attori hanno fatto la comparsa nell'ecosistema urbano con tecnologie innovative emergenti e soluzioni di mobilità condivisa. La COVID-19 ha indotto un cambiamento dei comportamenti, con un aumento degli spostamenti a piedi, in bicicletta e con automobili private. La domanda di servizi di commercio elettronico è cresciuta notevolmente e le soluzioni che non prevedono contatti continuano ad essere quelle preferite.
- L'UE definisce le politiche ed elabora strumenti per affrontare le sfide del trasporto intelligente e sostenibile in modo coerente a livello europeo, nel rispetto del principio di sussidiarietà.
- Le problematiche riguardano ancora l'alto grado di congestione, le emissioni di CO₂, l'inquinamento acustico e atmosferico, nonché l'esigenza di garantire un uso sostenibile di nuove e rivoluzionarie tecnologie. Il coordinamento tra i principali portatori di interessi e l'accessibilità per tutti costituiscono sfide importanti nell'era digitale.
- Per quanto riguarda le possibili soluzioni, esistono ancora alcuni ostacoli da superare, sebbene non manchino le opportunità da cogliere.
- Le raccomandazioni insistono su una pianificazione maggiormente integrata dei settori, dei modi di trasporto e delle zone (extra) urbane, su meccanismi di governance migliori per un coordinamento politico più efficace, su decisioni politiche basate su fatti comprovati volte ad assicurare che i benefici superino i costi e su finanziamenti misti più efficaci per sostenere la ricerca e diffondere l'innovazione.

Il presente documento rappresenta la sintesi dello studio sul trasporto urbano intelligente e sostenibile. Lo studio completo, disponibile in inglese, può essere scaricato al seguente indirizzo: <https://bit.ly/2DNTKti>



Sviluppi e tendenze principali

Gli ultimi anni sono stati caratterizzati da notevoli cambiamenti per quel che riguarda le tendenze nel settore del trasporto merci e passeggeri, in particolare in virtù di tecnologie emergenti dall'impatto rivoluzionario (automazione, droni, mobilità aerea urbana) e del diffondersi di soluzioni di micromobilità e mobilità condivisa.

Si sta affermando un approccio maggiormente incentrato sugli utenti, rivolto alle esigenze e preferenze personali.

Ciò comporta cambiamenti significativi per quanto riguarda la mobilità, la rete dei trasporti e la gestione del traffico. Le infrastrutture di trasporto, le tecnologie del settore automobilistico e la digitalizzazione stanno progressivamente migliorando e nel contempo si prevede un aumento costante degli spostamenti delle persone, della fornitura di beni e servizi. Si osserva una crescente tendenza, sebbene non ancora ampiamente diffusa, a passare dal possesso di autoveicoli a soluzioni di mobilità condivisa. Anche l'utilizzo di veicoli a zero emissioni o a basse emissioni per la rete locale, dovuto soprattutto alle politiche di pedonalizzazione dei centri urbani/alla creazione di zone ambientali, sta affermandosi, seppure in modo ancora limitato.

La COVID-19 ha inciso sull'uso dei trasporti pubblici e dei servizi di mobilità condivisa durante e dopo il confinamento, poiché i cittadini hanno dimostrato di preferire i veicoli privati, come le automobili e le biciclette, oltre che gli spostamenti a piedi. Riguardo alla distribuzione di merci, la fornitura di prodotti alimentari e di beni di vario genere alle famiglie si è dimostrata un servizio essenziale durante i mesi di confinamento. Sulla scia delle nuove abitudini affermatesi durante il confinamento, si prevede che il commercio elettronico continuerà a crescere.

L'evoluzione delle tendenze di mobilità urbana dipenderà dall'andamento della pandemia, dalla situazione precedente alla crisi della COVID-19 in ciascuna città e in ogni paese e dalle politiche che saranno promosse a livello europeo, nazionale e locale. Vi è l'opportunità di continuare a promuovere modi di trasporto sostenibili e di destinare maggiori spazi urbani a tal fine.

Sfide e opportunità

La mobilità urbana è responsabile del 40 % di tutte le emissioni di CO₂ dovute ai trasporti su strada e fino al 70 % degli altri agenti inquinanti derivanti dai trasporti. L'inquinamento atmosferico e acustico ha effetti nocivi sulla salute fisica e mentale. Ogni anno nell'UE decine di migliaia di cittadini perdono la vita in incidenti stradali.

Oltre a creare traffico, i mezzi di trasporto privati occupano una parte importante dello spazio urbano, sempre più ridotto anche a causa della crescente urbanizzazione.

Si prevede che la movimentazione di merci aumenterà notevolmente e che assumerà una diversa configurazione, anche a causa del cambiamento nelle abitudini di acquisto dovuto alla pandemia di COVID-19.

Il problema della congestione del traffico durante le ore di punta attanaglia la rete dei trasporti, in particolare il trasporto su strada. Visto l'incremento demografico, sistemi di gestione della rete dinamici e flessibili sono in grado di soddisfare la domanda crescente di trasporto e di beni. Le nuove tecnologie consentono di affrontare le sfide dell'interoperabilità e di coordinamento dei sistemi di gestione del traffico mediante servizi integrati e interconnessi.

Diversi organi decisionali e istituzioni sono coinvolti nella governance, a partire dal livello internazionale fino a quello locale, ma diverse autorità espletano le funzioni contemporaneamente. La loro organizzazione e il loro coordinamento costituiscono una sfida fondamentale.

La rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e i nodi urbani sono vulnerabili e richiedono una maggiore connettività. I miglioramenti a livello infrastrutturale e i protocolli di cibersicurezza possono rafforzare la resilienza del sistema e prevenire gli attacchi informatici.

Soluzioni

Gli operatori del trasporto pubblico hanno iniziato a integrare e offrire nuove soluzioni di mobilità, basate su un approccio di mobilità come servizio (MaaS)¹. Sono stati testati e adottati diversi modelli commerciali e diverse soluzioni, quali i servizi di ridesharing (utilizzo in comune dell'automobile) su richiesta, il noleggio di veicoli privati, i servizi di taxi, la condivisione di automobili e il noleggio di veicoli da impresa a consumatore di breve durata. Le soluzioni di micromobilità includono i motocicli elettrici, le biciclette (elettriche), gli scooter elettrici.

Per quanto riguarda la regolamentazione degli accessi e la progettazione/gestione degli spazi, la pedonalizzazione dei centri storici sta guadagnando terreno. Le misure restrittive imposte durante il confinamento hanno evidenziato che è possibile riservare maggiore spazio ai pedoni e ai ciclisti e che spetta alle autorità locali fare in modo che questo avvenga anche a lungo termine. Le città stanno riducendo gli spazi adibiti a parcheggio e creando nodi di mobilità dove è possibile avere accesso a una serie di servizi condivisi, quali auto elettriche, biciclette e scooter elettrici da condividere.

In diverse città si stanno creando zone a basse emissioni o a emissioni zero, al fine di imprimere un'accelerazione alla futura domanda di veicoli elettrici e di infrastrutture di ricarica.

L'automazione e i droni sono ancora in una fase sperimentale e non sono una pratica comune allo stato attuale, dato che taluni aspetti legati alla regolamentazione, sicurezza e incolumità devono ancora essere definiti in modo adeguato.

Le soluzioni innovative per la consegna dell'ultimo miglio spaziano dai centri di consolidamento urbano ai punti di ritiro pacchi. I progetti pilota hanno evidenziato come i microdepositi e le biciclette da carico possano essere utilizzati in modo efficiente nelle zone con un'elevata densità di destinatari e una domanda frammentata.

Una maggiore cooperazione tra le aree metropolitane e i portatori di interessi lungo la rete TEN-T può armonizzare e meglio integrare le attività di pianificazione, nonché condurre all'elaborazione di nuovi concetti e vantaggi per l'integrazione dei nodi urbani lungo detta rete.

I principi di raccolta, gestione e condivisione dei dati sono fondamentali per le decisioni politiche basate su elementi concreti. È pertanto necessario promuovere la cooperazione tra i diversi fornitori di dati e l'adozione di protocolli per la condivisione dei dati e di principi concordati tra gli urbanisti, gli operatori dei trasporti, i fornitori di nuove soluzioni di mobilità, ecc.

Raccomandazioni per i responsabili decisionali dell'UE

I risultati delle ricerche condotte evidenziano i vantaggi strategici derivanti da una migliore integrazione della pianificazione riguardante i settori, i modi di trasporto e le zone (extra) urbane. Affinché possa essere efficace, è necessario promuovere l'azione politica europea in tale ambito sulla base di:

¹ La MaaS è un concetto teso a promuovere la combinazione di diversi servizi di trasporto in un'unica piattaforma mobile.

- Una maggiore integrazione della pianificazione dei trasporti urbani con le zone extra-urbane e un approccio di pianificazione politica partecipativa volto a promuovere un cambiamento dei comportamenti;
- Migliori meccanismi di cooperazione tra i diversi livelli di governance per agevolare un dialogo continuo e il coordinamento politico a livello europeo, nazionale e locale;
- Analisi dei costi e benefici appropriate a sostegno dell'introduzione di qualunque nuova misura nel settore dei trasporti e a integrazione di altri settori quali la sanità, l'inclusione sociale, lo sviluppo economico, la pianificazione del territorio e l'energia;
- Un utilizzo migliore e finanziamenti misti, ivi compreso l'uso complementare delle diverse linee di finanziamento, ad esempio imponendo ai richiedenti di finanziamenti per un programma specifico di chiarire come questi saranno integrati strategicamente con i fondi utilizzati o stanziati in precedenza;
- Un equilibrio appropriato tra criteri di fattibilità economica e ambientale e di equità sociale per le nuove soluzioni di trasporto;
- Introduzione di strumenti e sistemi innovativi (tecnologici e non tecnologici) per integrare il trasporto merci e passeggeri, promuovere la definizione di principi per la condivisione dei dati e l'uso di norme e specifiche europee comuni;
- Promozione e finanziamento dell'attuazione delle misure più efficaci nel settore dei trasporti con un impatto positivo sulla salute dei cittadini.

L'UE può promuovere un cambiamento nei comportamenti dei cittadini e coordinare la risposta delle autorità locali e dei portatori di interessi, sfruttando la sfida della COVID-19 quale opportunità per realizzare un nuovo sistema dei trasporti, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo. A tal fine, è necessario rafforzare le politiche esistenti e gli strumenti consolidati, come avvenuto con il documento informativo sul piano di mobilità urbana sostenibile (PMUS) per la COVID-19, adottato dalla Commissione europea.

Ulteriori informazioni

La presente sintesi è disponibile nelle seguenti lingue: inglese, francese, tedesco, italiano e spagnolo. Lo studio, disponibile in inglese, e le sintesi possono essere scaricati al seguente indirizzo: <https://bit.ly/2DNTKti>

Ulteriori informazioni sulla ricerca effettuata dal Dipartimento tematico per la commissione TRAN sono reperibili all'indirizzo: <https://research4committees.blog/tran/>



Clausola di esclusione della responsabilità e diritto d'autore: Le opinioni espresse nel presente documento sono di responsabilità esclusiva degli autori e non riflettono necessariamente la posizione ufficiale del Parlamento europeo. La riproduzione e la traduzione a fini non commerciali sono autorizzate, purché sia citata la fonte e il Parlamento europeo abbia ricevuto una nota di preavviso e una copia. © Unione europea, 2020.

© L'immagine a pagina 1 è stata concessa in licenza da Adobe Stock

Amministratore della ricerca: Balázs MELLÁR, Davide PERNICE, Ariane DEBYSER

Assistente redazionale: Mariana VÁCLAVOVÁ

Contatto: Poldep-cohesion@ep.europa.eu

Il documento è disponibile sul seguente sito Internet: www.europarl.europa.eu/supporting-analyses