

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

A6-0199/2009

1.4.2009

RELAZIONE

sul piano d'azione sulla mobilità urbana
(2008/2217(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Gilles Savary

INDICE

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE.....	11
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE	15
ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE.....	18

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

sul piano d'azione sulla mobilità urbana (2008/2217(INI))

Il Parlamento europeo,

- visto il Libro verde della Commissione, del 25 settembre 2007, intitolato "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" (COM(2007)0551),
- visto il Libro bianco della Commissione, del 12 settembre 2001, intitolato "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"(COM(2001)0370),
- vista la comunicazione della Commissione, del 18 ottobre 2007, intitolata "Piano d'azione per la logistica del trasporto merci"(COM(2007)0607),
- vista la comunicazione della Commissione, del 17 settembre 2007, intitolata "Verso una mobilità più sicura, più pulita e più efficiente a livello europeo: prima relazione sull'iniziativa "automobili intelligenti"" (COM(2007)0541),
- vista la comunicazione della Commissione, del 7 febbraio 2007, intitolata "Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo - Posizione della Commissione sulla relazione finale del gruppo ad alto livello CARS 21 - Un contributo alla strategia dell'UE per la crescita e l'occupazione" (COM(2007)0022),
- vista la comunicazione della Commissione, del 28 giugno 2006, intitolata "La logistica delle merci in Europa – la chiave per una mobilità sostenibile" (COM(2006)0336),
- vista la comunicazione della Commissione, del 22 giugno 2006, intitolata "Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea" (COM(2006)0314),
- vista la comunicazione della Commissione, del 15 febbraio 2006, intitolata "Sull'iniziativa "automobile intelligente" - Sensibilizzazione all'uso delle TIC per dei veicoli più intelligenti, più sicuri e più puliti" (COM(2006)0059),
- vista la comunicazione della Commissione, dell'11 gennaio 2006, intitolata "Una strategia tematica sull'ambiente urbano" (COM(2005)0718),
- viste le proposte e le linee direttrici della Commissione nonché le posizioni del Parlamento sui Fondi strutturali, i Fondi di coesione e il Settimo programma quadro di ricerca,
- vista la proposta riveduta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (COM(2007)0817),
- vista la sua risoluzione, del 9 luglio 2008, "Verso una nuova cultura della mobilità

urbana"¹,

- vista la sua risoluzione del 19 giugno 2008 su " Verso una mobilità più sicura, più pulita e più efficiente a livello europeo: prima relazione sull'iniziativa "Automobile intelligente"²,
- vista la sua risoluzione, del 20 febbraio 2008, sul contributo al Consiglio di primavera del 2008 in relazione alla strategia di Lisbona³,
- vista la sua risoluzione del 12 ottobre 1988 sulla tutela del pedone e la carta europea dei diritti del pedone⁴,
- vista la sua risoluzione, del 15 gennaio 2008, su "CARS 21": un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico⁵,
- vista la sua risoluzione, del 5 settembre 2007, sulla logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile⁶,
- vista la sua risoluzione, del 12 luglio 2007, su "Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente"⁷,
- vista la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa⁸,
- visto il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto dei passeggeri su strada e per ferrovia⁹,
- vista la direttiva 2004/49/CE, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie¹⁰ (Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie),
- vista la direttiva 2000/40/CE, del 26 giugno 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi di protezione antiincastro anteriori dei veicoli a motore¹¹,
- visto l'annuncio della Commissione di pubblicare un piano d'azione per i trasporti urbani più volte differito e senza scadenza precisa,
- viste le basi giuridiche costituite dagli articoli 70-80 del titolo V del trattato CE,
- visto l'articolo 45 del suo regolamento,

¹ Testi approvati in tale data, P6_TA(2008)0356.

² Testi approvati in tale data, P6_TA(2008)0311.

³ Testi approvati in tale data, P6_TA(2008)0057

⁴ GU C 290 del 14.11.1988, pag. 51

⁵ Testi approvati in tale data, P6_TA(2008)0007.

⁶ GU 187 E del 24.7.2008, pag. 154.

⁷ GU 175 E del 10.7.2008, pag. 556.

⁸ GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

⁹ GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

¹⁰ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

¹¹ GU L 203 del 10.8.2000, pag. 9.

- visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per lo sviluppo regionale (A6-0199/2009),
- A. considerando che i trasporti urbani occupano un posto considerevole tra tutti i trasporti e che a tale titolo gli articoli 70-80 del trattato CE costituiscono la base giuridica che conferisce all'Unione europea una competenza condivisa con gli Stati membri nel settore in questione,
- B. considerando che numerose direttive e regolamenti europei trasversali e modali hanno un impatto sui trasporti urbani e richiedono un'armonizzazione mediante un approccio specifico alla problematica dei trasporti urbani,
- C. considerando che il Piano europeo sul clima , adottato dal Consiglio europeo dell'8-9 marzo 2007, fissa gli obiettivi ambiziosi di riduzione del 20% del consumo di energia, del 20% di risparmi di energie di origine fossile e del 20% di approvvigionamento di energie rinnovabili entro il 2020 e che tali obiettivi non potranno essere conseguiti senza una strategia adeguata di conseguenza ai trasporti urbani,
- D. considerando che il programma di ricerca e sviluppo CIVITAS ha registrato un grandissimo successo, che riflette l'interesse dei poteri locali e delle società organizzatrici di trasporto per gli investimenti europei nei programmi di trasporti urbani innovativi,
- E. considerando che i Fondi di coesione e i Fondi strutturali finanziano programmi di mobilità urbana ma presentano il doppio inconveniente di essere privi, da un lato, di strategia ed obiettivi europei in materia di mobilità urbana e di essere, dall'altro, inegualmente distribuiti sul territorio dell'Unione,
- F. considerando che le zone urbane costituiscono altrettanti poli di intermodalità e di connessione privilegiati tra le reti transeuropee di trasporto, che devono contribuire ai loro obiettivi generali a favore di una mobilità europea e di una competitività sostenibili delle reti urbane dell'Unione,
- G. considerando che le città sono centri importanti per le attività economiche e che il trasporto merci da un lato è essenziale per l'approvvigionamento della popolazione e, dall'altro, si trova ad affrontare le sfide imposte dalle ridotte superfici adibite allo stoccaggio e dai limitati orari di consegna,
- H. considerando che il rigoroso rispetto del principio di sussidiarietà e dell'autonomia comunale in materia di pianificazione non consente di programmare una politica europea prescrittiva ma permette all'Unione di adottare una strategia di stimolo dello stesso tipo della sua politica regionale e di coesione senza imposizioni dall'alto,
- I. considerando che la problematica delle zone urbane non può essere affrontata con politiche modali bensì con un approccio in termini di utenti e di sistemi di trasporto integrati,

- J. considerando che l'efficienza e la sostenibilità della politica urbana dei trasporti a beneficio sia dei cittadini che dell'economia dell'Europa sono possibili solo garantendo un trattamento equo del trasporto dei passeggeri e di quello delle merci nonché dei diversi modi di trasporto,
- K. considerando che l'urbanistica, laddove tenesse conto del cambiamento demografico della società, ad esempio mettendo a disposizione appositi alloggi per anziani nel centro delle città e offrendo la possibilità di far la spesa vicino a casa, potrebbe contribuire in maniera determinante alla riduzione del traffico,
- L. considerando la necessità di disporre di strategie solide di trasporto urbano per ottimizzarne gli strumenti, sviluppando piattaforme di scambi intermodali ed integrando i vari sistemi di trasporto,
- M. considerando la necessità di disporre di un'informazione statistica affidabile e più sistematica, che permetta di valutare le politiche pubbliche locali e di scambiare le migliori pratiche in materia di trasporti urbani,
- N. considerando l'importanza economica e tecnologica, per la competitività e il commercio estero dell'Unione, delle diverse tecniche applicate nei trasporti urbani,
- O. considerando che la scadenza delle prossime elezioni legislative europee lo obbliga a rispettare il calendario inizialmente previsto per la discussione parlamentare sul piano d'azione per i trasporti urbani annunciato dalla Commissione,
1. deplora la mancata pubblicazione del piano d'azione sulla mobilità urbana annunciato dalla Commissione e, pur accettando iniziative distinte, insiste sulla necessità di un approccio coerente; decide di conseguenza di dare seguito alla sua relazione di iniziativa, rispettando pienamente i principi di sussidiarietà e proporzionalità, formulando proposte di un piano d'azione europeo sulla mobilità urbana;
 2. ricorda che i trasporti urbani sono soggetti al principio di sussidiarietà, ma sottolinea che le autorità locali spesso non sono in grado di affrontare tali sfide senza una cooperazione e un coordinamento a livello europeo: la Commissione deve pertanto fornire studi in materia nonché un quadro giuridico, oltre a finanziare la ricerca e promuovere e diffondere le buone pratiche, secondo criteri generali di accessibilità in tutte le lingue dell'Unione europea;
 3. chiede alla Commissione di pubblicare una raccolta delle disposizioni regolamentari europee vincolanti in questo settore e di proporre alle regioni e alle città dei quadri di riferimento comuni che possano facilitare le loro decisioni in materia di pianificazione e di realizzazione delle strategie di sviluppo;

Accelerare la ricerca e l'innovazione europee in materia di mobilità urbana

4. propone di lanciare immediatamente un programma di miglioramento delle statistiche e delle basi di dati sulla mobilità urbana presso Eurostat, integrandovi in particolare:

- dati sul traffico, anche dei modi di trasporto dolce (bicicletta, marcia a piedi, ecc.),
 - statistiche sull'inquinamento atmosferico e sonoro, l'infortunistica, gli intasamenti di traffico e la congestione,
 - statistiche e indicatori quantitativi e qualitativi sui servizi di trasporto e la rispettiva offerta;
5. suggerisce di aprire immediatamente un portale e un forum Internet europei sulla mobilità urbana onde facilitare lo scambio e la diffusione di informazioni, di buone pratiche e di esperienze innovative, in particolare in materia di spostamenti dolci;
 6. suggerisce di istituire un premio annuale europeo che integri i trofei CIVITAS nel quadro della Settimana europea della mobilità, per premiare iniziative o progetti di trasporto urbano notevoli e imitabili;
 7. propone di sviluppare una nuova generazione di CIVITAS (CIVITAS IV), sulla base di inviti a presentare progetti comprendenti in particolare:
 - i servizi connessi al trasporto intermodale (tariffazione, ecc.),
 - programmi di ergonomia (confort) dei trasporti urbani,
 - innovazioni in termini di accessibilità intermodale, in particolare per le persone a mobilità ridotta (PMR),
 - programmi di informazione integrata sulla rete dei trasporti urbani per permettere agli utenti di ottimizzare i loro spostamenti e adeguarli in funzione dei rischi della rete;
 8. propone di rafforzare il programma di ricerca e sviluppo ITS, di renderlo più rispondente alle esigenze e agli obiettivi di abitanti delle città e autorità locali e di orientarlo verso:
 - sistemi di gestione integrata di informazione e di gestione del traffico in tutte le sue forme,
 - la riduzione dei disagi e degli incidenti,
 - l'utilizzo delle nuove tecnologie di informazione e di comunicazione interoperative, tra cui le tecnologie satellitari e NFC¹, mediante l'utilizzazione del GSM per l'informazione degli utenti e l'emissione di titoli di trasporto integrati,
 - la sicurezza e l'incolumità dei passeggeri nei trasporti pubblici;
 - lo sviluppo di una nuova generazione di veicoli urbani;
 - soluzioni innovative per un trasporto merci efficiente, in particolare per quanto riguarda la distribuzione capillare all'interno delle città;
 9. invita a incrementare i finanziamenti nazionali e comunitari a favore delle applicazioni STI in modo da incentivare l'utilizzo dei sistemi di trasporto intelligente da parte delle autorità locali;

Promuovere l'ottimizzazione dei vari modi di trasporto migliorando la programmazione urbana

¹ NFC significa *Near Field Communication* ed è una tecnologia di scambio di dati a brevissima distanza che permette l'identificazione via radio.

10. chiede che il principio dell'approccio integrato venga promosso nell'ambito di una governance fondata sul partenariato che associ i soggetti urbani e perurbani, nazionali ed europei e che tenga conto dei fattori delle tematiche connesse al trasporto, come l'inserimento sociale, il rumore, la sicurezza, la competitività, l'ambiente, ecc.; ribadisce la richiesta che la messa in atto di un approccio integrato sia obbligatoria nella programmazione e nella selezione dei progetti nell'ambito dei Fondi strutturali;
11. raccomanda l'attuazione di piani di trasporto urbano sostenibili integrati nelle agglomerazioni di oltre 100.000 abitanti, che comportino:
 - diagnosi, indicatori ed obiettivi di mobilità con i relativi impatti economici, sociali ed ambientali,
 - un piano di sviluppo e di interconnessione delle reti di trasporto, coordinato con quello dei trasporti regionali e con le politiche urbanistiche,
 - un piano di sviluppo dell'infrastruttura della circolazione dolce (piste ciclabili, zone pedonali, ecc.) pienamente integrata con il trasporto pubblico,
 - un piano regolatore dei parcheggi e delle piattaforme di scambi intermodali,
 - un programma di adattamento della gestione delle reti di mobilità urbana e delle loro interconnessioni alle necessità degli utenti a mobilità ridotta,
 - un piano regolatore di logistica urbana, comprendente la possibilità di utilizzare l'infrastruttura pubblica per il trasporto di merci,
 - una procedura di partecipazione diretta dei cittadini;
12. chiede che sia istituito un forum europeo permanente tra autorità organizzatrici dei trasporti rappresentative, che comprenda anche associazioni di utenti e di cittadini nonché federazioni professionali degli operatori di trasporto, sulla governance dei trasporti urbani al fine di scambiare e diffondere le buone pratiche;
13. propone di subordinare i finanziamenti europei in materia di trasporti urbani all'esistenza di piani integrati di mobilità urbana (piani di trasporti urbani);
14. incoraggia la cooperazione e l'integrazione operativa delle autorità organizzatrici dei trasporti pubblici, della circolazione e dei parcheggi nelle metropoli europee di oltre 250.000 abitanti, su territori coerenti in funzione dei flussi di persone e merci e nel rispetto delle specificità locali;
15. invita le autorità organizzatrici a porsi obiettivi ambiziosi e coerenti e per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra attraverso politiche di mobilità che trovino riscontro in appositi piani (cfr. articolo 7) traducendo altresì tali obiettivi in obblighi specifici in termini di risultati per gli operatori dei servizi di trasporto pubblico o privato;
16. propone di valutare esperienze di integrazione tariffaria (ad esempio il progetto "Interoperable Fare Management"), di informazione intermodale e di informazione tra le autorità organizzatrici nelle agglomerazioni urbane dell'Unione onde facilitare lo scambio di migliori pratiche;

Il valore aggiunto dell'Unione: un incentivo alla mobilità sostenibile negli spazi urbani

17. incoraggia l'istituzione di un osservatorio della mobilità urbana presso la Commissione ma non auspica la creazione di una nuova agenzia;
18. deplora che nel corso dell'attuale periodo di sostegno 2007-2013 si preveda di destinare al trasporto urbano soltanto circa il 9% (ovvero 8.000.000.000 di EUR) di tutte le risorse dei Fondi strutturali destinate ai trasporti (ovvero 82.000.000.000 di EUR); ritiene che tale percentuale sia troppo modesta per poter affrontare le sfide connesse a una mobilità adeguata nelle città europee e alla protezione dell'ambiente e del clima;
19. raccomanda lo studio, nel quadro delle prospettive finanziarie 2014-2020, di uno strumento finanziario europeo dedicato alla mobilità urbana (programma integrato del tipo Marco Polo) che permetta di cofinanziare:
 - studi dei piani di trasporto urbano onde incentivare la generalizzazione dell'attuazione,
 - una parte degli investimenti nei modi di trasporto che rispondano agli obiettivi ambientali socioeconomici dell'Unione;e propone che tali finanziamenti siano attribuiti a titolo di incentivo sulla base di bandi di gara con capitolato d'oneri europeo;
20. chiede una relazione della Commissione sulle zone con limitazioni all'accesso nelle aree urbane al fine di valutarne l'impatto sulla mobilità, la qualità della vita, le emissioni e gli effetti esterni, la salute e la sicurezza, tenendo presente la necessità di istituire un sistema che consenta di procedere contro le infrazioni penali e non penali commesse nell'ambito della circolazione transfrontaliera;
21. propone la creazione di una rete di informazione e di vendita di titoli di trasporto urbano delle principali città di destinazione dell'Unione nelle stazioni e aeroporti della località di partenza ove questa sia ubicata nell'Unione;
22. chiede la definizione di una "carta degli utenti" dei trasporti urbani, che comprenda i pedoni, i ciclisti e la distribuzione di merci e servizi, che includa l'utilizzazione condivisa delle vie urbane, in modo da ridurre le disparità esistenti;
23. ritiene che il modello di città caratterizzato da tragitti brevi è il più idoneo per la realizzazione di una mobilità rispettosa dell'ambiente e del clima nelle città;
24. incoraggia la Commissione e le autorità locali a intensificare ed estendere le loro iniziative relative alle "giornate senza automobile", quali praticate ogni anno nel quadro della Giornata europea senza automobili;
25. invita la Commissione a elaborare quanto prima un approccio armonizzato in vista della creazione di zone verdi e dell'introduzione di un'etichetta europea unica per le zone verdi al fine di evitare lo sviluppo di approcci diversi in funzione delle città o degli Stati membri e i notevoli inconvenienti che ne derivano per i cittadini e le imprese;
26. ritiene importante che il concetto di mobilità urbana includa anche la creazione di reti

interurbane che garantiscano il collegamento tra le grandi città, il loro sviluppo economico, un trasporto fluido e rapido delle persone e delle merci;

I trasporti urbani: un settore industriale e delle tecnologie europee di cui tener conto nel quadro della strategia di Lisbona e del piano di rilancio dell'economia europea

27. suggerisce l'attuazione di una politica europea di normalizzazione e certificazione dei materiali in ordine alla sicurezza e alla salute, al confort (rumore, vibrazioni, ecc.), all'interoperabilità delle reti (corsia riservata agli autobus, tram-treno, ecc.), all'accessibilità delle persone a mobilità ridotta o delle persone con passeggini per bambini, ai modi di trasporto dolce e alle tecnologie più ecologiche dei motori (autobus, taxi) sulla base di un bilancio del carbonio e di un'analisi dell'impatto dei costi per operatori e utenti;
 28. esorta, in tutte le decisioni adottate, a provvedere costantemente a garantire la proporzionalità dei costi e dei benefici la possibilità di concedere sovvenzioni agli utenti con possibilità finanziarie limitate (persone con disabilità, famiglie numerose, beneficiari di sussidi sociali);
 29. consiglia di emanare linee direttrici sui requisiti di minima in materia di qualità di servizio e di valutazione e partecipazione degli utenti e dei cittadini, nel quadro dell'apertura alla concorrenza delle reti di trasporto urbane, conformemente al regolamento (CE) n. 1370/2007;
 30. suggerisce di destinare una parte cospicua degli stanziamenti sbloccati dal piano di rilancio dell'economia europea al finanziamento degli investimenti e dei lavori in corso nel settore dei trasporti urbani e in quello dei trasporti pubblici immediatamente finanziabili e realizzabili entro il 31 dicembre 2009;
 31. osserva che, nel quadro del piano di rilancio dell'economia europea, le risorse dei Fondi strutturali sono destinate prioritariamente a progetti infrastrutturali sostenibili; invita con urgenza gli Stati membri e le regioni a destinare una parte rilevante di tali risorse al trasporto urbano compatibile con il clima;
 32. chiede alla Commissione di prendere atto delle proposte contenute nella presente risoluzione nonché della volontà del Parlamento europeo che essa assuma l'iniziativa in tale settore per pervenire quanto prima ad un piano d'azione;
- * * *
33. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

MOTIVAZIONE

Fin dal trattato di Roma del 1957, la politica dei trasporti è uno dei principali settori di competenza dell'Unione. Disciplinata dal titolo V del trattato CE (dall'articolo 70 all'articolo 80), la politica dei trasporti costituisce una competenza concorrente fra gli Stati membri e l'Unione europea, ai sensi dell'articolo 251 del trattato CE (codecisione).

Mentre nel 2005 a risiedere nelle zone urbane era il 60% dei cittadini europei, nel 2020 la percentuale salirà all'80%; dunque i trasporti urbani costituiscono una componente fondamentale dei trasporti di beni e persone all'interno dello spazio europeo.

Esistono numerose normative europee trasversali, come la direttiva sulla qualità dell'aria ambiente (la direttiva 2008/50/CE, adottata il 21 maggio 2008), il regolamento OSP (CE 1370/2007 del 23 ottobre 2007), la direttiva sull'acquisto dei veicoli puliti (2005/0283/CE, adottata dal Parlamento il 22 ottobre 2008), o modali, come le direttive e i regolamenti sulla sicurezza ferroviaria e aeroportuale, la tariffazione delle infrastrutture ferroviarie (la direttiva 2001/14/CE o la direttiva 2004/49/CE), le direttive sulla messa in sicurezza dei veicoli a motore (direttiva 2000/40/CE), nonché diverse norme riguardanti il materiale stradale, ferroviario e aereo, che hanno avuto ripercussioni sul trasporto urbano, senza tuttavia che l'Unione abbia ancora adottato una strategia specifica relativa al settore.

I. I trasporti urbani: un tema emergente

Occorre tuttavia sottolineare la presenza di due iniziative specifiche della Commissione in relazione ai trasporti urbani:

- **il programma CIVITAS** (istituito nel 2002), il quale, nell'ambito delle risorse del programma quadro per le attività di ricerca e sviluppo, finanzia la ricerca e le innovazioni in materia di trasporti urbani. Finora il programma CIVITAS ha aiutato più di quaranta città europee, che hanno ricevuto finanziamenti per un importo di 100 milioni di euro (la dotazione di bilancio dell'intera iniziativa supera i 300 milioni di euro) ed è al centro di un forum permanente per lo scambio di esperienze e buone pratiche.
- nel quadro dell'orientamento della politica dei trasporti verso un obiettivo di mobilità sostenibile, **il Libro bianco “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”**, pubblicato dalla Commissione nel 2001 su iniziativa del Commissario Loyola de Palacio, ha prefigurato un'integrazione della problematica dei trasporti urbani nell'ambito della politica europea di mobilità sostenibile che il libro promuove. Si tratta di compiere una vera e propria svolta nella politica comune dei trasporti e di stabilire per tale politica dei nuovi ambiziosi traguardi: riequilibrare in chiave sostenibile la ripartizione modale e sviluppare l'intermodalità, lottare con decisione contro la congestione e porre la sicurezza e la qualità dei servizi al centro dell'azione, pur mantenendo il diritto alla mobilità. Il Libro bianco contiene più di 60 proposte concernenti i diversi modi di trasporto (ferroviario, stradale, marittimo, aereo).

Le forti aspettative delle reti delle città europee, ma anche degli attori dei trasporti urbani (le autorità organizzatrici, i gestori, i costruttori) e delle associazioni che riuniscono gli utenti, hanno indotto il Commissario Jacques Barrot ad annunciare, nel giugno 2007, un'iniziativa della Commissione in tale settore, dichiarazione ribadita e confermata dal suo successore, Antonio Tajani, che intende considerare tale iniziativa una priorità del suo mandato.

II. L'interesse dell'Unione europea ad agire in materia di trasporti urbani

1. Il Libro verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana": un'iniziativa della Commissione e una risoluzione parlamentare nell'attesa di un piano d'azione

Il 25 settembre 2007, la Commissione ha pubblicato un Libro verde sui trasporti urbani dal titolo "Verso una nuova cultura della mobilità urbana", che è stato al centro di un'ampia consultazione, i cui risultati a tutt'oggi non sono stati ancora né divulgati né pubblicati.

Il 9 luglio 2008 il Parlamento europeo ha votato una risoluzione, che intende offrire un contributo al Libro verde (in seguito alla relazione di Reinhard Rack del 12 giugno 2008) e che mette in evidenza i seguenti percorsi di riflessione:

- chiara delimitazione degli ambiti di competenza dell'Unione europea;
- elenco dei settori in cui risulta necessario l'intervento dell'Unione europea:
 - * sviluppo di un approccio globale e integrato,
 - * raccolta e diffusione di dati affidabili e comparabili,
 - * creazione di una "piattaforma europea per la mobilità urbana",
 - * valutazione dei costi esterni dei diversi vettori stradali;
- diffusione e scambio di buone pratiche;
- esigenza di subordinare il finanziamento dei progetti tramite i fondi dell'Unione europea al rispetto di condizioni e obblighi concernenti i trasporti sostenibili e la protezione dell'ambiente.

In virtù delle dichiarazioni politiche della Commissione, la suddetta risoluzione parlamentare si inseriva nel quadro del periodo di attesa in vista della pubblicazione del progetto di piano d'azione, la cui presentazione entro la fine del 2008, come inizialmente previsto, non si è invece potuta realizzare.

2. Il Parlamento europeo riprende l'iniziativa di un piano d'azione per i trasporti urbani

Data la mancata pubblicazione del progetto di piano d'azione della Commissione e visto l'approssimarsi delle elezioni europee di giugno 2009, il Parlamento europeo, su proposta della commissione per i trasporti, ha deciso in via eccezionale di elaborare, ex nihilo, la presente relazione d'iniziativa sul piano d'azione.

3. Una componente fondamentale della politica dei trasporti dell'Unione

La questione dei trasporti urbani non può restare ancora per lungo tempo estranea alla politica dei trasporti dell'Unione europea, tenuto conto del fatto che condiziona:

- la mobilità delle persone e delle merci in applicazione del principio della libera circolazione, che è alla base della costruzione del mercato interno europeo;

- l'organizzazione dei poli di scambio intermodali fra il trasporto aereo, marittimo, fluviale, stradale e ferroviario sul territorio dell'Unione;
- il collegamento delle zone urbane alle reti transeuropee dei trasporti e la positiva attuazione dei 30 progetti prioritari fissati nell'ambito della programmazione del 2004 della rete RTE-T.

In assenza di tale componente, la politica dei trasporti dell'Unione finirebbe per trascurare una delle sue dimensioni territoriali e sociali essenziali.

Inoltre, l'Unione europea non può ignorare la posta in gioco in termini di competitività economica della sua ingegneria e delle diverse filiere industriali nel settore dei trasporti, unitamente alle esigenze del loro adattamento a una strategia di mobilità sostenibile e agli sforzi tecnici tesi a raggiungere l'obiettivo della mobilità sostenibile.

4. L'impatto dei trasporti urbani sugli obiettivi del piano climatico

A partire dal Libro bianco del 2001 e in seguito alle decisioni del Consiglio europeo del marzo 2007, l'Unione europea ha deciso di porsi l'obiettivo particolarmente ambizioso di aumentare del 20% l'efficienza energetica, di ridurre del 20% le emissioni di gas a effetto serra e di raggiungere una quota pari al 20% di energie rinnovabili sul consumo energetico globale dell'UE, entro il 2020.

Il forte contributo del trasporto su strada, prevalente nelle zone urbane, rispetto alla produzione di gas a effetto serra (40% derivante dai trasporti) ma anche i gravi problemi provocati da ingorghi, incidenti, congestione nonché l'esigenza di rispettare la qualità della vita dei residenti legittimano un'iniziativa europea adeguata alle basi giuridiche in materia di trasporti e ambiente e agli obiettivi politici del Consiglio.

III. Il ruolo dell'Unione europea in materia di trasporti urbani

- ***Il rigoroso rispetto del principio di sussidiarietà***

La maggior parte degli Stati membri dell'Unione europea, che si tratti o meno di Stati federali, rispetta un principio (spesso di valore costituzionale) di libera amministrazione delle collettività locali. Le autorità e le assemblee locali sono libere di stabilire le loro politiche, i loro programmi e i loro investimenti in materia di trasporti urbani e periurbani.

L'Unione europea non può dunque prevedere alcun genere di iniziativa a carattere normativo rispetto alla politica dei trasporti delle autorità locali. Tuttavia, come già avvenuto, dopo un approfondito dibattito su tale principio, in occasione della discussione sul regolamento (CE) n.1370/2007 relativo agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti¹, l'Europa, tramite gli strumenti che le consentono di offrire un valore aggiunto rispetto alle decisioni locali, è legittimata a promuovere trasporti urbani che contribuiscano agli obiettivi generali della sua politica in materia di protezione dell'ambiente e lotta al cambiamento climatico.

¹ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70

- ***Un approccio “attraverso l’utente”***

Incoraggiare una mobilità urbana più sostenibile equivale al tempo stesso a:

- agire sui comportamenti degli utenti dei trasporti e dello spazio pubblico per indurli a ottimizzare e diversificare le loro modalità di spostamento, tenuto conto degli stili di vita e dei limiti specifici dello spazio urbano;
- adattare fisicamente e qualitativamente l’offerta di spostamenti e i modi di trasporto urbani agli obiettivi di miglioramento della qualità della vita, di rispetto degli obiettivi climatici e ambientali dell’Unione, di diversificazione, di accessibilità fisica e tariffaria per tutte le categorie di utenti, di sicurezza e di comodità dei modi di spostamento urbano.

- ***Un approccio in termini di “sistemi di spostamento urbano”***

La complessità e l’interdipendenza dei sistemi di spostamento e dei modi di trasporto individuali e collettivi all’interno degli spazi urbani rendono molto restrittivo un approccio esclusivamente tecnico in base ai modi di trasporto.

Al contrario, sarebbe opportuno ragionare in termini di “sistemi di spostamento integrati”, in cui al tempo stesso convergano modi di spostamento a basso impatto e modi di trasporto diversificati e complementari.

Un’attenzione particolare verrà riservata alla qualità del servizio e dei materiali, nonché all’integrazione delle funzioni tariffarie, tecniche e delle reti fra i diversi modi.

20.2.2009

PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sul piano d'azione sulla mobilità urbana
(2008/2217(INI))

Relatore per parere: Jean Marie Beaupuy

SUGGERIMENTI

La commissione per lo sviluppo regionale invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. sottolinea come una strategia europea per una mobilità urbana sostenibile sia indispensabile per consentire all'Unione europea di rispettare l'obiettivo di riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020 e si rammarica della riluttanza della Commissione a pubblicare il proprio piano d'azione, inizialmente previsto per la fine del 2008;
2. ritiene che il modello di città caratterizzato da tragitti brevi è il più idoneo per la realizzazione di una mobilità rispettosa dell'ambiente e del clima nelle città;
3. ricorda che i trasporti urbani sono soggetti al principio di sussidiarietà, ma sottolinea che le autorità locali spesso non sono in grado di affrontare tali sfide senza una cooperazione e un coordinamento a livello europeo: la Commissione deve pertanto fornire studi in materia nonché un quadro giuridico, oltre *che* finanziare la ricerca e promuovere e diffondere le buone pratiche, secondo criteri generali di accessibilità in tutte le lingue ufficiali dell'Unione europea; chiede alla Commissione di pubblicare una raccolta delle disposizioni regolamentari europee vincolanti in questo settore e di proporre alle regioni e alle città dei quadri di riferimento comuni che possano facilitare le loro decisioni in materia di pianificazione e di realizzazione delle strategie di sviluppo;
4. ritiene importante che il concetto di mobilità urbana includa anche la creazione di reti interurbane che garantiscano il collegamento tra le grandi città, il loro sviluppo economico, una circolazione fluida e rapida delle persone e delle merci e la promozione

del turismo;

5. chiede che il principio dell'approccio integrato venga promosso nell'ambito di una governance fondata sul partenariato che associ i soggetti urbani e periurbani, nazionali ed europei e che tenga conto dei fattori connessi al trasporto, come l'inserimento sociale, il rumore, la sicurezza, la competitività e l'ambiente; ribadisce la richiesta che la messa in atto di un approccio integrato sia obbligatoria nella programmazione e nella selezione dei progetti nell'ambito dei Fondi strutturali;
6. deplora che nel corso dell'attuale periodo di sostegno 2007-2013 si preveda di destinare al trasporto urbano soltanto circa il 9% (ovvero 8.000.000.000 di EUR) di tutte le risorse dei Fondi strutturali destinate ai trasporti (ovvero 82.000.000.000 di EUR); ritiene che tale percentuale sia troppo modesta per poter affrontare le sfide connesse a una mobilità adeguata nelle città europee e alla protezione dell'ambiente e del clima;
7. osserva che nel quadro del Programma congiunturale europeo le risorse dei fondi strutturali sono destinate prioritariamente a progetti infrastrutturali sostenibili; invita con insistenza gli Stati membri e le regioni a destinare una parte rilevante di tali risorse al trasporto urbano ecocompatibile;
8. chiede alla Commissione di predisporre strumenti in grado di semplificare l'attuazione e la valutazione di una politica integrata di trasporto urbano sostenibile e, segnatamente di:
 - aiutare gli Stati membri e le città a migliorare la sostenibilità della gestione del territorio e la pianificazione del trasporto urbano e periurbano, fra l'altro attraverso la creazione di piani di mobilità urbana; a tal proposito, invita i soggetti economici a partecipare pienamente a questa strategia per mezzo dei piani di mobilità aziendale;
 - agevolare la messa in atto dell'approccio integrato e della *governance* fondata sul partenariato attraverso l'elaborazione di una guida destinata agli operatori del settore e di studi che mettano in risalto il costo di un approccio non integrato;
 - definire indicatori pertinenti e armonizzati e creare un quadro di controllo del trasporto urbano che consenta una valutazione comparativa fra le diverse città.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	12.2.2009
Esito della votazione finale	+: 45 -: 0 0: 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnaoutakis, Elspeth Attwooll, Rolf Berend, Victor Boștinaru, Wolfgang Bulfon, Giorgio Carollo, Bairbre de Brún, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Monica Giuntini, Ambroise Guellec, Pedro Guerreiro, Gábor Harangozó, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Mieczysław Edmund Janowski, Gisela Kallenbach, Evgeni Kirilov, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Florencio Luque Aguilar, Jamila Madeira, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Maria Petre, Markus Pieper, Giovanni Robusti, Wojciech Roszkowski, Bernard Soulage, Catherine Stihler, Margie Sudre, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Emanuel Jardim Fernandes, Stanisław Jałowiecki, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Christa Prets, Flaviu Călin Rus, Richard Seeber, László Surján, Iuliu Winkler
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Wolf Klinz, Sepp Kusstatscher, Toine Manders

—

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	31.3.2009
Esito della votazione finale	+: 28 -: 1 0: 2
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Ziļe
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou