

## **P6\_TA(2009)0307**

### **Piano d'azione sulla mobilità urbana**

#### **Risoluzione del Parlamento europeo del 23 aprile 2009 su un 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, il Fondo 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 su "Verso una nuova cultura della mobilità

urbana"<sup>1</sup>,

- 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"<sup>2</sup>,
- vista la sua risoluzione del 20 febbraio 2008 sul contributo al Consiglio di primavera del 2008 in relazione alla strategia di Lisbona<sup>3</sup>,
- vista la sua risoluzione del 12 ottobre 1988 sulla tutela del pedone e la carta europea dei diritti del pedone<sup>4</sup>,
- vista la sua risoluzione del 15 gennaio 2008 su "CARS 21: un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico"<sup>5</sup>,
- vista la sua risoluzione del 5 settembre 2007 sulla logistica delle merci in Europa - La chiave per una mobilità sostenibile<sup>6</sup>,
- vista la sua risoluzione del 12 luglio 2007 su "Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente"<sup>7</sup>,
- 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 Europa<sup>8</sup>,
- 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 ferrovia<sup>9</sup>,
- vista la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie<sup>10</sup> (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie),
- vista la direttiva 2000/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2000, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi di protezione antiincastro anteriori dei veicoli a motore<sup>11</sup>,
- visto il parere del Comitato delle regioni, del 21 aprile 2009, su un piano d'azione sulla mobilità urbana<sup>12</sup>,
- visto l'annuncio della Commissione di pubblicare un piano d'azione sulla mobilità urbana, più volte differito e senza scadenza precisa,
- viste le basi giuridiche costituite dagli articoli da 70 a 80 del trattato CE,

---

<sup>1</sup> Testi approvati, P6\_TA(2008)0356.

<sup>2</sup> Testi approvati, P6\_TA(2008)0311.

<sup>3</sup> Testi approvati, P6\_TA(2008)0057

<sup>4</sup> GU C 290 del 14.11.1988, pag. 51.

<sup>5</sup> GU C 41 E del 19.2.2009, pag. 1.

<sup>6</sup> GU C 187 E del 24.7.2008, pag. 154.

<sup>7</sup> GU C 175 E del 10.7.2008, pag. 556.

<sup>8</sup> GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

<sup>9</sup> GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1.

<sup>10</sup> GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

<sup>11</sup> GU L 203 del 10.8.2000, pag. 9.

<sup>12</sup> Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

- visto l'articolo 45 del suo regolamento,
  - 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 da 70 a 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 e 9 marzo 2007, fissa gli obiettivi ambiziosi di riduzione del 20% del consumo di energia, riduzione del 20% delle emissioni di gas a effetto serra e quota del 20% di energie rinnovabili nel consumo totale di energia 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 il Fondo 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 e 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 europea, 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 sulla mobilità urbana 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; che 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 ad opera di 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 sui sistemi di trasporto intelligente (STI), 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,
    - la riduzione dei disagi e degli incidenti,
    - l'utilizzo delle nuove tecnologie di informazione e di comunicazione interoperative, tra cui le tecnologie satellitari e NFC<sup>1</sup>, 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 incentivarne l'utilizzo da parte delle autorità locali;

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

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

---

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

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 dei trasporti a porsi obiettivi ambiziosi e coerenti e per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra attraverso politiche di mobilità che trovino riscontro nei summenzionati piani integrati dei trasporti urbani sostenibili, 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 (compreso il progetto "Interoperable Fare Management"), di informazione intermodale e di informazione tra le autorità organizzatrici dei trasporti 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 EUR) di tutte le risorse dei Fondi strutturali destinate ai trasporti (ovvero 82 000 000 000 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 vivamente lo studio, nel quadro finanziario 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, e 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 e il loro sviluppo economico, e facilitino il 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 PMR o delle persone con passeggini per bambini, ai modi di trasporto dolce e alle

tecnologie più ecologiche dei motori (autobus, taxi, ecc.) 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 e la possibilità di concedere sovvenzioni agli utenti con possibilità finanziarie limitate;
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 delle reti di trasporto urbano alla concorrenza, 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 che essa assuma l'iniziativa in tale settore per pervenire quanto prima ad un piano d'azione;

o

o o

33. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.