



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 23 dicembre 2013
(OR. en)**

18136/13

**TRANS 689
ENER 596
ENV 1231
MI 1194
TELECOM 364**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 dicembre 2013
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2013) 913 final
Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2013) 913 final.

All.: COM(2013) 913 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 17.12.2013
COM(2013) 913 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E
AL COMITATO DELLE REGIONI**

Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse

{SWD(2013) 524 final}

{SWD(2013) 525 final}

{SWD(2013) 526 final}

{SWD(2013) 527 final}

{SWD(2013) 528 final}

{SWD(2013) 529 final}

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E
AL COMITATO DELLE REGIONI**

Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse

1. INTRODUZIONE

Le città europee¹ – in cui vive il 70% della popolazione dell'UE e viene generato più dell'80% del PIL dell'Unione – sono collegate da uno dei migliori sistemi di trasporto a livello mondiale. Tuttavia, la mobilità all'interno delle città è sempre più difficile e inefficiente. La mobilità urbana si basa tuttora in grandissima parte sull'uso di automobili private ad alimentazione convenzionale e il passaggio verso modi di trasporto più sostenibili avviene con grande lentezza.

Molte città europee soffrono di una cronica congestione del traffico, con un costo annuo stimato in 80 miliardi di euro².

Le aree urbane sono inoltre responsabili di una quota elevata (circa il 23%) di tutte le emissioni di CO₂ prodotte dal settore dei trasporti. Le città devono fare di più per invertire le tendenze passate e contribuire all'obiettivo di ridurre del 60% le emissioni dei gas serra, come indicato nel Libro bianco della Commissione "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"³ (di seguito "il Libro bianco sui trasporti del 2011"). Data la grande densità di popolazione e la quota elevata di spostamenti di breve distanza, le città presentano maggiori possibilità di ridurre il carbonio, rispetto al sistema dei trasporti nel suo complesso, grazie agli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici e a una rapida diffusione sul mercato dei veicoli alimentati con carburanti alternativi.

La legislazione UE sulla qualità dell'aria⁴ e le norme di emissione per i veicoli stradali sempre più rigorose mirano a proteggere i cittadini dall'esposizione a pericolosi inquinanti atmosferici e al particolato. In quasi tutti gli Stati membri, tuttavia, le città faticano ad adeguarsi ai requisiti legislativi.

Il numero di incidenti mortali sulle strade europee (circa 28 000 nel 2012) rimane estremamente elevato. In Europa il 38% degli incidenti stradali mortali avviene nelle aree urbane e ne sono vittime soprattutto gli utenti più vulnerabili, quali i pedoni. La riduzione degli incidenti mortali nelle aree urbane è risultata inferiore alla media.

Un'indagine Eurobarometro⁵ ha analizzato le posizioni dei cittadini in materia di mobilità urbana. Una grande maggioranza di cittadini considera di grande importanza i problemi di

¹ Si veda anche la relazione "Città del futuro" della Commissione europea, 2011.

² Costo totale dovuto alla congestione del traffico: cfr. SEC(2011) 358 definitivo.

³ COM(2011) 144 definitivo.

⁴ Si veda in particolare 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, GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

⁵ Speciale Eurobarometro 406 (2013).

congestione, costi e impatti sulla salute umana della mobilità e dei trasporti urbani. La maggior parte degli intervistati si è dichiarata scettica sulla possibilità di migliorare la situazione del traffico nelle loro città.

L'indagine ha evidenziato inoltre l'esistenza di considerevoli differenze all'interno dell'UE. Esiste infatti un crescente "divario di mobilità urbana" tra le poche città all'avanguardia in questo settore e la maggioranza delle altre che "arranca" alle loro spalle.

Il documento "Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva"⁶ ha sottolineato l'importanza di rendere più moderno e sostenibile il sistema europeo dei trasporti per lo sviluppo futuro dell'Unione e ha sottolineato la necessità di affrontare la dimensione urbana dei trasporti.

È necessario un salto di qualità

La presente comunicazione ha l'obiettivo di incrementare il sostegno alle città europee nella loro lotta contro i problemi della mobilità urbana. Nell'approccio alla mobilità urbana è necessario fare un salto di qualità per garantire che le aree urbane dell'UE abbiano uno sviluppo maggiormente sostenibile e per conseguire gli obiettivi di un sistema europeo dei trasporti più competitivo ed efficiente sul piano delle risorse.

È inoltre di fondamentale importanza superare gli approcci frammentati e sviluppare il mercato unico delle soluzioni innovative per la mobilità urbana, affrontando aspetti quali norme e specifiche comuni o appalti congiunti.

La comunicazione illustra in che modo la Commissione rafforzerà i propri interventi in materia di mobilità urbana sostenibile in settori nei quali esiste un valore aggiunto UE. La Commissione invita inoltre gli Stati membri ad intervenire in modo più deciso e coordinato.

2. REALIZZARE INSIEME LA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

Per trasformare la mobilità urbana è necessario un intervento congiunto dei responsabili politici e delle autorità competenti a tutti i livelli.

Gli interventi a livello UE devono contribuire allo sforzo comune: il piano d'azione della Commissione per la mobilità urbana del 2009⁷ ha ricevuto il convinto sostegno del Parlamento Europeo⁸, del Comitato economico e sociale europeo⁹, del Comitato delle regioni¹⁰ e degli Stati membri¹¹, come pure di soggetti interessati di tutta l'Unione. Le 20 iniziative del piano d'azione sono state attuate con successo entro il 2012.

Per questi motivi la Commissione ha chiesto una revisione indipendente¹² dell'attuazione del piano d'azione e una consultazione pubblica¹³ per acquisire spunti di riflessione per il futuro.

⁶ COM(2010) 2020 definitivo.

⁷ COM(2009) 490 definitivo.

⁸ Risoluzione del Parlamento europeo del 9 luglio 2008; 2008/2041(INI).

⁹ Parere sul piano d'azione per la mobilità urbana del 27 maggio 2010, TEN/414.

¹⁰ Parere sul piano d'azione per la mobilità urbana del 27 agosto 2010, 2010/C 232/05.

¹¹ Conclusioni del Consiglio sul piano d'azione per la mobilità urbana, 24 giugno 2010; www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusion_s.pdf

¹² Relazione sulla revisione del piano d'azione sulla mobilità urbana, 2013,

Le parti interessate hanno riaffermato il valore aggiunto di un sostegno a livello UE, sostenendo che l'UE è in una posizione unica per assicurare un ampio dibattito sulla mobilità urbana nell'Unione, facilitare lo scambio di esperienze e migliori pratiche, catalizzare la ricerca e l'innovazione e garantire un sostegno finanziario ai progetti di trasporto urbano, in particolare nelle regioni meno sviluppate. Hanno inoltre sottolineato l'importanza di cooperare in ambiti specifici quali la pianificazione della mobilità urbana, l'introduzione di regolamentazioni dell'accesso o di soluzioni basate sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS) e la sicurezza stradale.

Gli interventi a livello UE in materia di mobilità urbana devono coinvolgere gli Stati membri: le iniziative della Commissione non possono raggiungere le migliaia di città di tutta Europa, né possono individuare e superare gli ostacoli specifici a una migliore e più sostenibile mobilità urbana che potrebbero esistere nelle differenti parti dell'Unione.

Per essere applicati in modo diffuso ed efficace, le idee e gli strumenti sviluppati a livello europeo devono essere adeguati alle particolari circostanze di ciascuno Stato membro ed essere quindi attivamente promossi a livello nazionale e regionale.

3. PIANI DI MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

Attualmente si stanno diffondendo nuove metodologie di pianificazione della mobilità urbana in quanto le autorità locali cercano di mettere fine agli approcci frammentati del passato e di elaborare strategie in grado di stimolare il passaggio a modi di trasporto più puliti e sostenibili, come gli spostamenti a piedi e in bicicletta¹⁴, l'uso dei trasporti pubblici e modalità innovative di uso e proprietà dei veicoli. Molte città dell'UE hanno sperimentato soluzioni innovative di mobilità urbana e hanno condiviso la loro esperienza attraverso diverse reti di città.

Sono anni che la Commissione promuove attivamente il concetto di pianificazione della mobilità urbana sostenibile. Iniziative finanziate dall'UE hanno permesso di riunire parti interessate ed esperti per analizzare le metodologie attuali, discutere gli aspetti problematici e individuare le migliori pratiche di pianificazione. Con il sostegno della Commissione¹⁵ sono stati elaborati orientamenti per lo sviluppo e l'attuazione di piani di mobilità urbana sostenibile¹⁶ che, ad esempio, forniscono alle autorità locali suggerimenti concreti su come attuare strategie di mobilità urbana fondate su un'analisi organica della situazione attuale e su un progetto chiaro di sviluppo sostenibile nelle rispettive aree urbane.

ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

¹³ Risultati della consultazione pubblica "La dimensione urbana della politica UE dei trasporti", 2013, www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

¹⁴ In particolare, una maggiore diffusione degli spostamenti a piedi e in bicicletta riduce in modo considerevole gli effetti negativi dei trasporti e della mobilità urbana e presenta il valore aggiunto di promuovere uno stile di vita più attivo, con tutti i relativi benefici per la salute. Aspetti pertinenti sono trattati inoltre nel partenariato europeo per l'innovazione sull'invecchiamento attivo e in buona salute. http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=active-healthy-ageing

¹⁵ Osservatorio della mobilità urbana - www.eltis.org

¹⁶ Orientamenti – Sviluppo e attuazione di un piano di mobilità urbana sostenibile, Commissione europea, 2013.

Le idee alla base dei piani di mobilità urbana sostenibile prendono in considerazione l'area urbana funzionale e propongono che gli interventi in materia di mobilità urbana siano integrati in una più ampia strategia urbana e territoriale. Ne consegue che tali piani dovrebbero essere sviluppati in cooperazione tra differenti settori e ambiti strategici (trasporti, pianificazione e uso del territorio¹⁷, ambiente, sviluppo economico, politica sociale, sanità, sicurezza stradale, ecc.), tra i diversi livelli governativi e amministrativi e in cooperazione con le autorità delle zone vicine, sia urbane che rurali.

I piani di mobilità urbana sostenibile puntano a realizzare uno sviluppo equilibrato e una migliore integrazione dei diversi modi di mobilità urbana. Le presenti idee sulla pianificazione evidenziano che la mobilità urbana riguarda in primo luogo le persone e pongono pertanto l'accento sulla partecipazione dei cittadini e delle parti interessate, promuovendo al contempo un cambiamento dei comportamenti di mobilità.

I piani di mobilità urbana sostenibile possono aiutare le città a utilizzare in modo efficiente i servizi e le infrastrutture di trasporto esistenti e ad applicare in modo efficace e conveniente le misure di mobilità urbana.

L'idea di piani di mobilità urbana sostenibile ha sollevato un notevole interesse negli anni recenti e la Commissione intende continuare a sostenerne la promozione e lo sviluppo anche nei prossimi anni.

Tuttavia, per assicurare una diffusa adozione delle migliori pratiche di pianificazione della mobilità urbana sostenibile, tale concetto dovrebbe essere adeguato ai requisiti specifici e alle pratiche di pianificazione esistenti in ciascuno Stato membro ed essere attivamente promosso a livello nazionale. Inoltre, negli Stati membri dovrebbero essere adottate adeguate misure per creare condizioni quadro tali da consentire alle autorità locali di mettere in atto con successo le strategie di mobilità urbana.

Gli Stati membri, pertanto, dovrebbero:

- effettuare un'attenta valutazione dell'efficienza presente e futura della mobilità urbana nei rispettivi territori, anche alla luce dei principali obiettivi strategici dell'UE;
- elaborare un approccio alla mobilità urbana che garantisca interventi coordinati e integrati a livello nazionale, regionale e locale;
- garantire l'elaborazione e l'attuazione di piani di mobilità urbana sostenibile nei relativi territori e l'integrazione di tali piani in una più ampia strategia di sviluppo urbano o territoriale;
- riesaminare – e modificare laddove necessario – gli strumenti tecnici, strategici, giuridici, finanziari e di altro tipo a disposizione delle autorità di pianificazione;
- se del caso, adottare misure atte ad evitare approcci frammentati per garantire la continuità e la compatibilità delle misure di mobilità urbana a tutela del funzionamento del mercato interno.

La Commissione da parte sua intende:

- istituire nel 2014 una piattaforma europea sui piani di mobilità urbana sostenibile per coordinare la cooperazione dell'UE all'ulteriore sviluppo di tale concetto e degli strumenti per realizzarlo; mettere a disposizione uno sportello unico e ampliare il sito

¹⁷ Tenendo conto dell'importanza di un'adeguata pianificazione urbana per ridurre le esigenze di mobilità (ad esempio, evitando l'espansione urbana incontrollata).

web esistente www.mobilityplans.eu per farne un centro virtuale di conoscenze e competenze;

- sostenere le autorità nazionali, regionali e locali nello sviluppo e nell'attuazione dei piani di mobilità urbana sostenibile, anche mediante strumenti di finanziamento.

4. COORDINARE GLI INTERVENTI DEI SETTORI PUBBLICO E PRIVATO

Per realizzare miglioramenti sistematici nel settore dei trasporti sono necessari sforzi congiunti da parte di tutti i soggetti pubblici a tutti i livelli di competenza, come pure il coinvolgimento del settore privato, negli ambiti indicati dal Libro bianco sui trasporti del 2011 ed elencati di seguito.

Maggiori interventi nella logistica urbana

La logistica urbana riveste un'importanza essenziale per garantire il funzionamento ottimale delle città e rappresenta una quota significativa del traffico urbano, in quanto è parte integrante parte delle catene di approvvigionamento regionali, nazionali e internazionali. Essa è inoltre destinata a crescere, aumentando i propri, già elevati, costi esterni. Tuttavia, a livello di pianificazione e gestione urbana le esigenze della logistica sono spesso trascurate.

Le operazioni e i servizi logistici urbani presentano notevoli potenzialità di miglioramento e i parchi di veicoli vincolati, come quelli per la consegna della posta o per la raccolta dei rifiuti urbani, si prestano ad essere rapidamente sostituiti da nuovi tipi di veicoli e da carburanti alternativi atti a ridurre la dipendenza dal petrolio e le emissioni. Le misure delineate di seguito, unitamente alle altre iniziative del Libro bianco sui trasporti del 2011 (ad esempio, "Energia pulita per il pacchetto trasporti"), contribuiranno all'obiettivo di ridurre praticamente a zero le emissioni di CO₂ della logistica urbana nelle principali città europee entro il 2030.

Gli Stati membri e le autorità cittadine devono definire un quadro (ad esempio, spazi di consegna, accessi regolamentati, controllo delle infrazioni, ecc.) atto a garantire che gli operatori privati della logistica siano incentivati a investire in nuove tecnologie e soluzioni. Essi dovrebbero inoltre facilitare la cooperazione tra i soggetti interessati, creare le necessarie capacità a livello locale, stimolare l'adozione delle buone pratiche, garantire l'interoperabilità delle soluzioni di logistica locale basate sui sistemi di trasporto intelligenti e assicurarne l'integrazione con le priorità nazionali.

Gli Stati membri dovrebbero:

- assicurarsi che la logistica urbana sia tenuta in dovuta considerazione nei rispettivi approcci alla mobilità urbana e nei piani di mobilità urbana sostenibile;
- creare piattaforme per la cooperazione, lo scambio di dati e di informazioni, la formazione, ecc., per tutti i soggetti della catena di logistica urbana.

La Commissione intende:

- migliorare la divulgazione e l'adozione delle migliori pratiche nel campo della logistica urbana (2014);

- predisporre, con l'aiuto di esperti, documenti orientativi per fornire assistenza pratica su come migliorare l'efficienza della logistica urbana, ad esempio elaborando piani di consegna e assistenza, inserendo la logistica urbana in regimi di regolamentazione dell'accesso, ecc. (2014-2016);
- facilitare gli appalti per i veicoli puliti utilizzati nella logistica urbana riesaminando l'ambito di applicazione del portale "Clean Vehicle"¹⁸ (2015-2016).

L'approccio proposto è illustrato nei dettagli nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "*Un invito a intervenire sulla logistica urbana*" che accompagna il presente documento.

Regimi più intelligenti di accesso regolamentato alle aree urbane e di pedaggi urbani

Per rendere i centri urbani il più possibile accessibili è necessario operare scelte in materia di utilizzo dello spazio urbano. Aree di carico e scarico, corsie per gli autobus, automobili, parcheggi, zone pedonali, piste ciclabili e parcheggi per biciclette sono in competizione per lo spazio stradale urbano¹⁹ e le città devono gestire tali esigenze tra loro in concorrenza sulla base delle circostanze e delle priorità locali. L'accesso regolamentato dei veicoli alle aree urbane può aiutare a ottimizzare l'accesso alle città, migliorare la qualità dell'aria e contribuire all'obiettivo di eliminare dalle città entro il 2050 le autovetture alimentate con carburanti convenzionali.

Attualmente in Europa si applica in questo ambito una serie di regimi tra loro differenti; è pertanto necessario acquisire una maggiore conoscenza dei differenti tipi di accesso regolamentato e dei rispettivi costi e impatti.

Norme e requisiti tanto differenti, come pure la mancanza di informazioni su come conformarsi ai diversi regimi, rischiano di frammentare il mercato interno e di creare nuovi ostacoli al movimento di persone e beni. Un approccio pienamente armonizzato a livello europeo non è considerato adeguato, in quanto è fondamentale che l'elaborazione e l'attuazione di tali regimi siano funzionali alle caratteristiche specifiche di ciascuna area urbana. Orientamenti non vincolanti consentirebbero tuttavia alle città e agli Stati membri di beneficiare delle esperienze realizzate altrove e, se del caso, di promuovere un approccio più uniforme per quanto riguarda aspetti quali le categorie di veicoli, i segnali stradali, la fornitura di informazioni, l'applicazione della normativa, le esenzioni e la tariffazione. In questo modo sarebbe più semplice per gli utenti comprendere e rispettare i regimi in questione, lasciando alle città la flessibilità per adeguarli alle circostanze locali.

L'attuazione dei regimi dovrebbe, inoltre, seguire regole trasparenti per evitare discriminazioni nei confronti di utenti occasionali o stranieri. Un approccio maggiormente uniforme, ad esempio nello scambio di informazioni sui diversi regimi, costituirebbe un aiuto nella pianificazione degli spostamenti e l'impiego di soluzioni basate su sistemi di trasporto intelligenti permetterebbe di ridurre i costi per le città e per gli utenti e di migliorare il rispetto della normativa.

¹⁸ www.cleanvehicle.eu

¹⁹ Lo spazio stradale urbano, a sua volta, è in competizione con la domanda di spazio pubblico da destinare ad attività ricreative e di interazione sociale (campi da gioco, parchi, ecc.).

Gli Stati membri dovrebbero:

- effettuare un riesame completo dell'efficacia e dell'impatto dei regimi - attuali e futuri - di accesso regolamentato alle aree urbane;
- definire un quadro che consenta alle autorità locali competenti per i trasporti di definire, attuare e valutare regimi di accesso regolamentato, compresi i pedaggi per l'utilizzo delle arterie urbane.

La Commissione intende:

- rafforzare la cooperazione con gli Stati membri e gli esperti in materia di accesso regolamentato alle aree urbane nell'Unione europea, prendendo in considerazione le basi teoriche, l'attuazione pratica, l'efficacia e l'impatto;
- predisporre, in collaborazione con le parti interessate, orientamenti non vincolanti per aiutare le città ad attuare in modo efficace regimi di accesso regolamentato.

L'approccio proposto è illustrato nei dettagli nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "*Regimi più intelligenti di accesso regolamentato alle aree urbane*" che accompagna il presente documento.

Applicazione coordinata dei sistemi intelligenti di trasporto nelle aree urbane

Le tecnologie intelligenti, e in particolare i sistemi di trasporto intelligenti (ITS), sono strumenti fondamentali per la pianificazione della mobilità urbana e coadiuvano le autorità nel conseguimento dei loro obiettivi strategici e nella gestione delle concrete operazioni di gestione del traffico. Costituiscono inoltre un ausilio per gli utilizzatori finali, consentendo loro di operare scelte informate in materia di mobilità.

Più nello specifico, i sistemi di trasporto intelligenti permettono di ottimizzare l'uso dell'infrastruttura esistente mediante una serie di mezzi, quali segnali stradali, sistemi di pianificazione degli itinerari, tariffazione intelligente o sistemi cooperativi (compresi i sistemi di comunicazione da veicolo a veicolo e da veicolo a infrastruttura). Essi garantiscono una migliore gestione coordinata delle reti stradali e di trasporto pubblico e facilitano l'attuazione di regimi logistica urbana e di accesso regolamentato. Per garantire una maggiore coerenza e interoperabilità delle soluzioni ITS in Europa, il gruppo di esperti sugli ITS urbani²⁰ ha elaborato una serie di orientamenti per l'impiego delle principali applicazioni ITS a livello urbano²¹. In questo ambito sono state individuate le migliori pratiche come pure le esigenze di normalizzazione per gli ITS a livello urbano.

È necessaria un'azione combinata per far sì che le aree urbane possano beneficiare appieno delle soluzioni ITS, garantendo al contempo una loro applicazione economica, efficace, continua e senza intoppi a livello di Unione europea.

²⁰ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

²¹ ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm

Gli Stati membri dovrebbero:

- utilizzare gli orientamenti quando le principali soluzioni ITS vengono applicate nelle loro aree urbane;
- mettere a punto interfacce adeguate tra le reti di trasporto urbane e suburbane circostanti;
- definire serie di dati multimodali interoperabili per raccogliere tutte le informazioni in materia di mobilità urbana.

La Commissione intende:

- continuare ad operare per integrare la legislazione esistente sull'accesso ai dati relativi al traffico e agli spostamenti;
- definire specifiche in materia di informazione in tempo reale sul traffico e di servizi di informazione multimodali, come previsto nel quadro della direttiva sui servizi di trasporto intelligenti²²;
- facilitare la diffusione nelle aree urbane di sistemi di comunicazione tra veicoli e tra veicoli e infrastruttura.

L'approccio proposto è illustrato nei dettagli nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "*Mobilitare i sistemi di trasporto intelligenti per le città dell'UE*" che accompagna il presente documento.

Sicurezza stradale nelle aree urbane

Ogni anno nell'UE circa 11 000 persone perdono la vita in incidenti stradali avvenuti nelle aree urbane²³. La maggior parte degli incidenti mortali o gravi in cui sono coinvolti *utenti della strada vulnerabili* avvengono all'interno delle aree urbane. Circa due terzi degli incidenti mortali che hanno come vittime pedoni avvengono nelle aree urbane e circa il 50% dei decessi per incidente nelle aree urbane riguarda ciclisti o pedoni. Nell'ultimo decennio il numero di incidenti mortali di pedoni è diminuito solo del 39% a fronte di una diminuzione del 49% degli incidenti mortali di automobilisti.²⁴

Sono pertanto necessari ulteriori interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane e, in particolare, per proteggere gli utenti più vulnerabili.

²² Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, GU L 207 del 6.8.2010, pag. 1, articolo 3, lettere a) e b).

²³ Banca dati CARE sugli incidenti stradali nella UE.

²⁴ Ibidem.

Gli Stati membri dovrebbero:

- garantire che i piani di mobilità urbana sostenibile affrontino gli aspetti della sicurezza stradale in maniera orizzontale in tutte le fasi del processo di pianificazione e dedichino un'attenzione adeguata ad aspetti quali la sicurezza dell'infrastruttura urbana, specialmente per gli utenti vulnerabili della strada, l'uso delle tecnologie moderne per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane, l'applicazione del codice della strada e l'educazione alla sicurezza stradale;
- assicurare un'adeguata raccolta dei dati sugli indicatori della sicurezza stradale con il massimo livello di dettaglio possibile e incoraggiare le autorità locali a utilizzare tali dati per analizzare la situazione a livello locale e per definire piani di sicurezza stradale.

Nel biennio 2014-2015 la Commissione intende:

- raccogliere e diffondere esempi di buone pratiche nel campo della pianificazione della sicurezza stradale;
- analizzare misure atte a ridurre il numero di incidenti gravi nelle aree urbane.

L'approccio proposto è illustrato nei dettagli nel documento di lavoro dei servizi della Commissione "*Interventi mirati per la sicurezza stradale nelle aree urbane*" che accompagna il presente documento.

5. RAFFORZARE IL SOSTEGNO DELL'UE

Condividere esperienze, mettere in rilievo le migliori pratiche e rafforzare la cooperazione

La condivisione delle esperienze, la messa in rilievo degli esempi delle migliori pratiche e un rafforzamento della cooperazione hanno un valore incontestabile. In futuro la Commissione intende rafforzare il proprio sostegno alle pertinenti attività negli ambiti che seguono.

Osservatorio della mobilità urbana

Con il piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009 la Commissione ha istituito un osservatorio della mobilità urbana, una piattaforma virtuale costituita dal sito web ELTIS,²⁵ che mette a disposizione uno sportello unico per la condivisione di conoscenze ed esperienze o per lo scambio di idee sugli aspetti relativi alla mobilità e ai trasporti urbani.

La Commissione intende migliorare l'ambito di applicazione del portale, facendo dell'attuale portale dei piani di mobilità²⁶ un centro organico di conoscenze e competenze che permetterà di consolidare le informazioni sulla pianificazione dei trasporti urbani in tutta l'UE. Il portale dei piani di mobilità verrà integrato in ELTIS.

²⁵ www.eltis.org

²⁶ www.mobilityplans.eu

Verrà inoltre creata una piattaforma europea per i piani di mobilità urbana sostenibile a supporto di un ulteriore sviluppo dei concetti e degli strumenti necessari per una sua applicazione ottimale da parte delle autorità locali di pianificazione, coordinando tutte le pertinenti attività sostenute dalla Commissione in questo ambito²⁷ e promuovendo uno scambio più intenso.

URBACT – Scambio di buone pratiche in materia di sviluppo urbano sostenibile

URBACT²⁸ è un programma europeo di scambio e di apprendimento – finanziato dal programma europeo di cooperazione territoriale – che promuove lo sviluppo sostenibile nelle aree urbane, consentendo alle città di cooperare per mettere a punto soluzioni pragmatiche, nuove e sostenibili, che integrino le dimensioni economica, sociale e ambientale. Nel prossimo periodo di programmazione URBACT III continuerà a sostenere gli scambi e la creazione di capacità tra città europee.

Dati, statistiche e quadro di valutazione della mobilità urbana

Sulla base, tra l'altro, dei risultati dello studio "Collection of European Data and Statistics in the Field of Urban Mobility" ("Raccolta di dati e statistiche europei nel campo della mobilità urbana")²⁹, la Commissione valuterà le modalità per migliorare la qualità e la disponibilità di dati e statistiche relativi al funzionamento dei sistemi di trasporto nelle aree urbane nonché i processi decisionali a livello locale, regionale, nazionale e dell'Unione europea.

In particolare la Commissione continuerà a sostenere lo sviluppo di un quadro di valutazione della mobilità urbana, identificando indicatori armonizzati per analizzare e comparare i progressi compiuti nelle aree urbane all'interno dell'UE³⁰. In questo ambito la Commissione si baserà sui risultati di progetti quali EcoMobility Shift³¹ e Conduits³².

Gruppo di esperti degli Stati membri nel campo della mobilità urbana

La Commissione intende istituire un gruppo di esperti degli Stati membri nel campo della mobilità e dei trasporti urbani al fine di promuovere uno scambio sulle modalità per rafforzare e meglio coordinare le politiche nazionali e UE nel campo della mobilità e dei trasporti urbani.

In accordo con gli Stati membri potrebbero essere costituiti gruppi di lavoro ad hoc per discutere più nel dettaglio aspetti specifici quali l'accesso regolamentato alle città, la logistica urbana, i sistemi di trasporto intelligenti o il quadro di valutazione della mobilità urbana.

²⁷ Ad esempio nell'ambito degli attuali progetti ENDURANCE, QUEST, ADVANCE, ecc.

²⁸ www.urbact.eu

²⁹ Studio sulla raccolta armonizzata di dati e statistiche europee nel settore della mobilità urbana; MOVE/B4/196-2/2010 (2013).

³⁰ Poiché il trasporto urbano rientra nella decisione sulla condivisione dello sforzo più che nel sistema UE di scambio delle quote di emissione, potrebbe essere interessante realizzare un quadro comparativo delle emissioni di CO₂ dei trasporti urbani per assistere gli Stati membri nei loro interventi di riduzione delle emissioni.

³¹ www.ecomobility-shift.org/index.php/en/

³² www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool

Utilizzare la ricerca e l'innovazione per individuare soluzioni alle sfide della mobilità urbana

L'Unione europea, soprattutto mediante i suoi programmi quadro di ricerca, ha erogato per anni finanziamenti ai progetti di ricerca e innovazione nel settore dei trasporti urbani, che hanno contribuito in modo rilevante allo sviluppo di nuove tecnologie e di concetti nel settore della mobilità.

Fin dal suo avvio, dieci anni fa, l'iniziativa CIVITAS della Commissione si è dimostrata un motore dell'innovazione nel campo della mobilità urbana e ha reso le città europee attori fondamentali del processo di innovazione. In più di 60 città sono state realizzate - e sottoposte a una rigorosa valutazione della metodologia e dell'impatto - circa 700 attività di dimostrazione. Oggi la rete di città CIVITAS annovera tra le sue fila più di 200 città ed è presente in quasi tutti gli Stati membri. CIVITAS è divenuto un marchio riconosciuto del cambiamento dei paradigmi nel campo della mobilità e dei trasporti urbani ma anche del partenariato europeo.

CIVITAS 2020

Nell'ambito di Orizzonte 2020, il programma quadro dell'Unione per la ricerca e l'innovazione per il periodo 2014-2020³³, la Commissione intende ripresentare, rafforzandola, tale iniziativa (CIVITAS 2020). In particolare, il programma di lavoro di Orizzonte 2020 per il 2014 e il 2015 intende stimolare le strategie e le tecnologie innovative necessarie per realizzare una mobilità urbana competitiva ed efficiente sul piano delle risorse.

L'iniziativa CIVITAS continuerà a sostenere i partenariati locali in materia di applicazione e verifica delle nuove metodologie in condizioni reali nei seguenti ambiti: affrontare il problema della congestione urbana, ridurre nelle aree urbane l'utilizzo dei veicoli alimentati con carburanti convenzionali, ridurre l'impatto e i costi del trasporto di merci urbano e rafforzare la capacità delle autorità locali di sviluppare e attuare piani di mobilità urbana sostenibile.

Nel 2012 è stata avviata una seconda iniziativa strategica nell'ambito della politica di innovazione europea, il partenariato europeo per l'innovazione "Città e comunità intelligenti"³⁴, con l'obiettivo di accelerare l'applicazione su larga scala di innovazioni in ambiti nei quali la produzione, la distribuzione e l'uso dell'energia, la mobilità e i trasporti e le TIC sono strettamente interconnessi. Questa iniziativa contribuisce al conseguimento degli obiettivi UE in materia di clima, migliorando l'efficienza energetica, aumentando l'uso delle energie rinnovabili e riducendo il consumo di energia, di emissioni di gas serra, migliorando altresì la qualità dell'aria e riducendo le congestioni.

Città e comunità intelligenti – Un partenariato europeo per l'innovazione

Il partenariato ha l'obiettivo di superare le strozzature nell'applicazione su larga scala delle soluzioni per le città intelligenti. Il partenariato tributerà un'attenzione particolare a fattori determinanti quali la governance e i finanziamenti (compresi gli appalti). L'iniziativa "Città intelligenti" mira a facilitare il partenariato strategico tra industria, città europee e altre parti,

³³ http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm

³⁴ www.ec.europa.eu/eip/smartcities/

con l'obiettivo di sviluppare le infrastrutture e i sistemi urbani di domani e di conseguire un'applicazione diffusa delle soluzioni per le città intelligenti. L'iniziativa intende promuovere una maggiore cooperazione intrasettoriale negli ambiti dei trasporti, dell'energia e delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Benché con ogni probabilità la maggior parte delle azioni del partenariato saranno attuate da amministrazioni locali, imprese, istituti di ricerca e organizzazioni della società civile, la UE fornirà un sostegno finanziario a titolo del programma Orizzonte 2020.

Inoltre, l'imminente iniziativa europea per i veicoli verdi, relativa all'efficienza energetica dei veicoli e dei sistemi di propulsione alternativi, garantirà un quadro rafforzato a sostegno dello sviluppo di veicoli puliti, sicuri ed efficienti per il trasporto urbano su rotaia e su strada.

Commercializzare le soluzioni innovative

Le soluzioni innovative possono apportare un importante contributo per migliorare l'efficienza e la sostenibilità della mobilità urbana. È tuttavia fondamentale assicurare che le tecnologie promettenti siano trasformate in prodotti maturi che possano essere introdotti con successo sul mercato. La Commissione e gli Stati membri dovrebbero facilitare la creazione di un mercato unico delle soluzioni innovative nel campo dei trasporti, ad esempio elaborando norme e specifiche tecniche comuni o facilitando gli appalti verdi e congiunti.

Garantire un sostegno finanziario mirato

Fondi strutturali e di investimento europei

I fondi strutturali costituiscono oggi la più importante singola fonte di finanziamento della UE a sostegno dei progetti di mobilità e trasporto urbano. Nel periodo 2007-2013 sono stati destinati circa 8 miliardi di euro ai trasporti urbani puliti³⁵.

Nelle regioni meno sviluppate dell'Unione tale sostegno finanziario ha contribuito a migliorare l'accessibilità delle aree urbane, ha ridotto il divario tra le regioni più avanzate e quelle meno sviluppate, consentendo di innalzare il livello di coesione sociale.

Per questo motivo è importante individuare le modalità più efficaci per utilizzare i fondi strutturali e di investimento europei per obiettivi strategici fondamentali nei trasporti e negli ambiti strategici ad essi attinenti nel periodo 2014-2020³⁶.

I fondi strutturali e di investimento europei dovrebbero essere utilizzati in modo più sistematico per il finanziamento di pacchetti integrati di misure, nei casi in cui le città abbiano messo a punto un piano integrato di trasporti locali, come un piano di mobilità urbana sostenibile, e individuato gli interventi adeguati.

³⁵ Nell'attuale periodo di programmazione il 9,63% dei finanziamenti totali del FESR e dell'FC nel settore dei trasporti è destinato ai trasporti urbani e alla promozione dei trasporti urbani puliti (categorie 25 + 52); informazioni tratte dalla banca dati INFOVIEW (luglio 2013).

³⁶ Si veda il regolamento FESR, in particolare gli articoli 5 e 7.

Le misure per la mobilità urbana possono essere finanziate dai fondi strutturali e di investimento europei se contribuiscono agli obiettivi di riduzione delle emissioni di carbonio³⁷. Le misure relative alla mobilità urbana possono essere finanziate anche nell'ambito di una strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile finalizzata ad affrontare i problemi di tipo economico, ambientale, climatico, demografico e sociale nelle aree urbane³⁸.

In particolare, per l'attuazione delle strategie territoriali si raccomanda l'uso del nuovo strumento degli investimenti territoriali integrati. Per tutti gli investimenti nella mobilità urbana dovrebbe essere garantita un'ampia diffusione del sistema di trasporto oggetto di finanziamento.

Nel periodo 2007-2013 i finanziamenti dei fondi strutturali, avendo privilegiato i progetti su larga scala, sono andati a beneficio soprattutto delle capitali e delle città di più grandi dimensioni. Le regioni europee presentano tuttavia un numero elevato di città di dimensioni medio-piccole ed è importante che gli investimenti nella mobilità urbana tengano conto delle città di tutte le dimensioni. I fondi strutturali e di investimento europei dovrebbero creare opportunità di formazione, di assistenza tecnica, di aumento delle capacità e di sviluppo di strategie e di piani organici di mobilità locale.

La Commissione intende cooperare con le autorità competenti degli Stati membri per garantire che i fondi strutturali e di investimento europei siano utilizzati al meglio al fine di concretizzare le aspirazioni locali e di conseguire gli obiettivi strategici dell'UE, avendo cura di finanziare soluzioni con un buon rapporto costi-efficacia.

Rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)

I nodi urbani costituiscono elementi fondamentali per la costruzione di una rete di trasporto europea completa. Per conseguire gli obiettivi della strategia TEN-T gli interventi delle città europee rivestono un'importanza fondamentale.

La proposta di orientamenti dell'Unione presentata dalla Commissione³⁹ riconosce quindi la necessità di "sviluppare la rete globale nei nodi urbani, in quanto tali nodi costituiscono il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") di passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di trasferimento all'interno dei diversi modi di trasporto o tra di essi."

L'articolo 36 degli orientamenti individua le priorità nello sviluppo della rete globale nei nodi urbani attraverso il meccanismo per collegare l'Europa⁴⁰. Il sostegno finanziario dell'UE sarà pertanto disponibile per progetti di interesse comune nelle aree urbane, destinati ad esempio al miglioramento delle operazioni di logistica urbana che sono parte integrante delle catene di approvvigionamento nazionale o internazionale.

Cooperazione internazionale

³⁷ Regolamento sul Fondo europeo di sviluppo regionale, articolo 5, paragrafo 4, lettera e) - priorità d'investimento: sviluppare strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le zone urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento finalizzate all'attenuazione.

³⁸ Regolamento sul Fondo europeo di sviluppo regionale, articolo 7.

³⁹ COM(2011) 0650 def./2 – 2011/0294 (COD).

⁴⁰ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting_en.htm

L'urbanizzazione sostenibile è diffusamente riconosciuta come uno dei problemi fondamentali a livello mondiale del XXI secolo. I capi di Stato e di governo riuniti nel 2012 alla Conferenza delle Nazioni Unite sullo sviluppo sostenibile ("Rio+20") hanno riconosciuto l'importanza di disporre di trasporti sostenibili per la crescita economica e lo sviluppo sostenibile urbano e hanno convenuto sulla "necessità di promuovere un approccio integrato nella definizione delle politiche in materia di servizi e sistemi di trasporto a livello nazionale, regionale e locale al fine di favorire lo sviluppo sostenibile"⁴¹.

La Commissione intende incrementare il proprio impegno a sostegno delle politiche di mobilità urbana sostenibile nelle sue attività di cooperazione, in particolare con le regioni in via di sviluppo, al fine di spianare la strada all'esportazione delle competenze e delle tecnologie europee in ambiti quali la riduzione delle emissioni, il miglioramento dell'efficienza energetica e la sicurezza stradale.

Ulteriori interventi saranno finalizzati a valorizzare gli attuali partenariati con paesi e regioni di importanza fondamentale (ad esempio con i paesi EuroMed, il Brasile, Singapore o la Cina).

6. CONCLUSIONI

Gestire con successo la transizione verso tipologie più sostenibili di mobilità urbana rimane una sfida difficile per le città dell'Unione. Le autorità locali hanno bisogno di sostegno per affrontare gli impatti negativi di tipo economico, ambientale e sociale connessi con le tipologie odierne di mobilità urbana.

È pertanto necessario che la mobilità urbana continui ad occupare un posto preminente nell'agenda politica dell'UE. La Commissione e gli Stati membri dovrebbero aumentare il proprio sostegno alle autorità locali in modo che tutte le città dell'Unione possano compiere un salto di qualità per rendere la mobilità urbana più competitiva ed efficiente sul piano delle risorse.

La presente comunicazione ha l'obiettivo produrre un effetto leva a tutti i livelli di governance: la Commissione incrementerà il proprio sostegno nelle zone che presentano un chiaro valore aggiunto per l'UE, mentre gli Stati membri sono incoraggiati a creare le giuste condizioni quadro per consentire alle autorità locali di sviluppare e attuare strategie organiche e integrate al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità urbana. Per facilitare uno scambio migliore tra la Commissione e gli Stati membri, la Commissione propone di ospitare un gruppo di esperti degli Stati membri nel campo della mobilità urbana.

La Commissione raccomanda di adottare una serie concreta di misure a differenti livelli in ambiti quali la logistica urbana, l'accesso regolamentato alle aree urbane, l'applicazione di soluzioni ITS in ambito urbano e la sicurezza stradale e attuerà un attento monitoraggio della loro attuazione.

Le azioni illustrate nella presente comunicazione rappresentano una base per avanzare insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficiente sotto il profilo delle risorse.

⁴¹ Risoluzione 66/288 delle Nazioni Unite "Il futuro che vogliamo"
http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E