



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 30.9.2009
COM(2009) 490 definitivo

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

Piano d'azione sulla mobilità urbana

{SEC(2009) 1211}
{SEC(2009) 1212}

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

Piano d'azione sulla mobilità urbana

1. Introduzione

Nel 2007, il 72%¹ della popolazione europea viveva in aree urbane, che sono la chiave della crescita e dell'occupazione. Le città necessitano di sistemi di trasporto efficienti per sostenere l'economia e il benessere dei loro cittadini. Circa l'85% del PIL dell'UE viene generato nelle città. Oggi le aree urbane devono affrontare, da un lato, la sfida di garantire la sostenibilità dei trasporti in termini di tutela dell'ambiente (emissioni di CO₂, inquinamento atmosferico e acustico) e di concorrenza (congestione) e, dall'altro, le questioni sociali, che comprendono la necessità di rispondere a problemi sanitari e tendenze demografiche, favorire la coesione economica e sociale e prendere in considerazione le esigenze delle persone a mobilità ridotta, delle famiglie e dei bambini.

La mobilità urbana rappresenta una preoccupazione crescente per i cittadini. All'interno dell'UE, nove cittadini su dieci ritengono che la situazione del traffico nella loro area debba essere migliorata². Le scelte effettuate dai cittadini nel loro modo di viaggiare influenzerà non soltanto lo sviluppo urbano, ma anche il benessere economico di cittadini e imprese. Far fronte a questa sfida è altresì essenziale per il successo della strategia globale dell'UE volta a combattere i cambiamenti climatici, raggiungere l'obiettivo 20-20-20³ e promuovere la coesione.

La mobilità urbana è altresì il nucleo centrale del trasporto a lungo raggio. La maggior parte degli itinerari, che si tratti di trasporto merci o passeggeri, inizia e finisce nelle aree urbane, attraversando diverse aree urbane durante il percorso. Le aree urbane devono fornire punti di interconnessione efficienti per la rete transeuropea di trasporto e offrire un efficiente sistema di trasporto "ultimo miglio" sia per merci che per passeggeri. Esse si rivelano dunque vitali per la competitività e per la sostenibilità del nostro futuro sistema di trasporto europeo.

La recente comunicazione della Commissione sul futuro sostenibile dei trasporti⁴ ha individuato nell'urbanizzazione e nei suoi impatti sul trasporto una delle principali sfide volte a rendere più sostenibile il sistema di trasporto. Viene auspicata un'azione efficace e coordinata per affrontare la sfida della mobilità urbana e viene suggerito un quadro di azione, a livello dell'UE, per facilitare l'adozione di misure adeguate da parte delle autorità locali.

La responsabilità in materia di mobilità urbana ricade in primo luogo sulle autorità locali, regionali e nazionali. Tuttavia, le decisioni adottate a livello locale non sono prese in un contesto autonomo ma nel quadro di riferimento fornito dalla politica e dalla legislazione nazionale, regionale e comunitaria. La Commissione ritiene pertanto che la collaborazione

¹ Nazioni Unite, World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.

² Attitudes on issues related to EU Transport Policy. Flash Eurobarometro 206b, luglio 2007.

³ Conclusioni della presidenza del Consiglio europeo di Bruxelles (8/9 marzo 2007).

⁴ COM(2009) 279.

possa offrire molti vantaggi per sostenere l'azione a livello locale, regionale e nazionale e fornire un approccio basato sul partenariato, rispettando al tempo stesso le varie competenze e responsabilità di tutti i soggetti coinvolti.

La consultazione e il dibattito che hanno seguito la pubblicazione del Libro verde sulla mobilità urbana⁵ hanno confermato e messo in rilievo il valore aggiunto dell'azione a livello comunitario⁶. Il piano d'azione si basa sui suggerimenti formulati dagli interessati, dai cittadini (sia individualmente che tramite le associazioni che li rappresentano) e dalle istituzioni e organismi europei.

Il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione sul Libro verde il 9 luglio 2008⁷, nonché una relazione di iniziativa riguardante un piano d'azione per la mobilità urbana il 23 aprile 2009⁸. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il proprio parere sul Libro verde il 29 maggio 2008⁹, e il Comitato delle regioni ha fatto altrettanto il 9 aprile 2008¹⁰. Il Comitato delle regioni ha adottato il proprio parere sulla relazione del Parlamento europeo il 21 aprile 2009¹¹. Anche il Consiglio ha discusso la questione¹².

Facendo tesoro dei risultati ottenuti nel corso della consultazione a seguito della presentazione del Libro verde, questo piano d'azione definisce un quadro coerente per le iniziative UE nel campo della mobilità urbana, rispettando nel contempo il principio di sussidiarietà. Il piano permetterà di incoraggiare e sostenere lo sviluppo di politiche di mobilità urbana sostenibili volte a raggiungere gli obiettivi generali dell'UE, ad esempio attraverso lo scambio delle migliori pratiche e l'erogazione di finanziamenti. La Commissione è consapevole che le aree urbane nell'UE possono essere esposte a sfide diverse, a seconda della posizione geografica, delle dimensioni o della ricchezza relativa. Il piano non intende prescrivere soluzioni uniche valide per tutti, o imporre soluzioni dall'alto.

Esso propone azioni concrete a breve e medio termine che saranno gradualmente avviate fino al 2012, volte ad affrontare questioni specifiche connesse alla mobilità urbana in modo integrato. La Commissione offre un partenariato alle autorità locali, regionali e nazionali basato sul loro impegno volontario a cooperare in determinati settori di interesse reciproco. Inoltre invita le altre parti interessate negli Stati membri, i cittadini e le imprese, a cooperare strettamente, con particolare attenzione alle esigenze in materia di mobilità dei gruppi vulnerabili come gli anziani, i gruppi a basso reddito e le persone con disabilità, la cui mobilità è ridotta a causa di disabilità o incapacità fisica, intellettuale o sensoriale o per ragioni di età.

2. Quale ruolo per l'UE?

I sistemi di trasporto urbano sono elementi integranti del sistema di trasporto europeo e, in quanto tali, sono parte integrante della politica comune dei trasporti ai sensi degli articoli 70-

⁵ COM(2007) 551.

⁶ Per un riepilogo dei risultati della consultazione si veda:
http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm.

⁷ INI/2008/2041.

⁸ INI/2008/2217.

⁹ TEN/320 - CESE 982/2008.

¹⁰ CdR 236/2007.

¹¹ CdR 417/2008.

¹² http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html.

80 del trattato CE. Inoltre, altre politiche UE (politica di coesione, politica ambientale, politica sanitaria, ecc.) non sono in grado di raggiungere i loro obiettivi senza tenere in considerazione le specificità urbane, compresa la mobilità urbana.

Negli ultimi anni si è registrato uno sviluppo nella politica e nella normativa UE nel campo della mobilità urbana. Sono stati stanziati finanziamenti significativi tramite i Fondi strutturali e di coesione. Le iniziative finanziate dall'UE, spesso supportate dai programmi quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico, hanno contribuito a sviluppare una serie di approcci innovativi, la cui diffusione e riproduzione in tutta l'UE consentiranno alle autorità pubbliche di agire di più, meglio e a costi minori.

Sviluppare sistemi di trasporto efficienti nelle aree urbane è divenuto un compito sempre più complesso, per via delle città congestionate e dell'espansione urbana incontrollata. A tal proposito, il ruolo delle autorità pubbliche si rivela essenziale, in quanto devono fornire il quadro di pianificazione e di finanziamento, nonché quello normativo. L'UE può stimolare le autorità a livello locale, regionale e nazionale affinché adottino le politiche integrate a lungo termine fondamentali in ambienti complessi.

L'UE può inoltre aiutare le autorità a trovare soluzioni interoperabili e facilitare il funzionamento del mercato interno. La compatibilità delle norme, dei meccanismi e delle tecnologie ne facilita l'attuazione e l'esecuzione. L'elaborazione di norme per l'intero mercato unico apre la via all'aumento della produzione con una riduzione dei costi per l'acquirente.

Le aree urbane stanno diventando veri e propri laboratori per l'innovazione tecnologica e gestionale, per il cambiamento dei modelli di mobilità e per le nuove soluzioni di finanziamento. L'UE ha interesse a condividere le soluzioni innovative delle politiche locali a beneficio degli operatori dei trasporti e dei cittadini, nonché ad assicurare l'efficacia del sistema dei trasporti europeo tramite un efficiente sistema di integrazione, interoperabilità e interconnessione. In questo contesto, le imprese svolgono un ruolo fondamentale per affrontare le sfide future.

Infine, la mobilità urbana sostenibile riveste un'importanza crescente per le relazioni con i nostri vicini e per la società globale, sempre più concentrata negli agglomerati urbani. Il successo delle azioni elaborate nel quadro del presente piano di azione può aiutare tutti i soggetti nell'UE e nell'industria a partecipare attivamente a dare forma a una società globale futura centrata sulle esigenze dei cittadini, garantendo loro un elevato livello di armonia e qualità della vita a condizioni sostenibili.

3. Un programma di azioni a favore della mobilità urbana sostenibile

Le azioni proposte si basano su sei temi corrispondenti ai messaggi principali che sono emersi dalla consultazione prevista dal Libro verde. Le azioni saranno attuate mediante programmi e strumenti UE esistenti. Le azioni, oltre ad essere complementari tra loro, completano altre iniziative UE. L'allegato 1 fornisce un riepilogo delle azioni proposte, corredate del relativo calendario.

Tema 1 — Promuovere le politiche integrate

Un approccio integrato dovrebbe idealmente occuparsi di vari aspetti: la complessità dei sistemi di trasporto urbani, le questioni di governance e dei collegamenti tra le città e le aree o

regioni limitrofe, l'interdipendenza tra i modi di trasporto, le limitazioni all'interno dello spazio urbano, nonché il ruolo dei sistemi urbani nel più ampio sistema dei trasporti europeo. Un approccio integrato non è necessario soltanto per lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, ma anche per garantire una politica volta ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente¹³, ambienti salubri, pianificazione territoriale, edilizia abitativa, aspetti sociali dell'accessibilità e della mobilità, nonché politica industriale. Lo sviluppo di una pianificazione strategica dei trasporti integrati, l'istituzione di organizzazioni per la pianificazione della mobilità, nonché l'identificazione di obiettivi realistici sono elementi essenziali per affrontare le sfide a lungo termine lanciate dalla mobilità urbana e sostenere nel contempo la cooperazione con e tra gli operatori dei trasporti.

Azione 1 — Accelerare la sottoscrizione di piani di mobilità urbana sostenibili

A breve termine, seguendo la Strategia tematica sull'ambiente urbano¹⁴, la Commissione supporterà le autorità locali nello sviluppo di piani di mobilità urbana sostenibili per il trasporto merci e passeggeri nelle aree urbane e periurbane. Si procederà a fornire materiale esplicativo, promuovere lo scambio di pratiche esemplari, individuare i riferimenti e promuovere attività educative per i professionisti della mobilità urbana. A lungo termine, la Commissione potrebbe adottare altre misure, ad esempio incentivi e raccomandazioni.

Ove possibile, la Commissione incoraggerà gli Stati membri a istituire piattaforme per condividere le conoscenze, le esperienze e le migliori pratiche con l'intento di favorire lo sviluppo di politiche di mobilità urbana sostenibili. La Commissione introdurrà inoltre una dimensione di mobilità urbana nel Patto dei Sindaci¹⁵ al fine di promuovere un approccio integrato che combini energia, cambiamento climatico e trasporti. La Commissione promuoverà l'incorporazione di questioni relative al trasporto e alla mobilità nei Piani d'azione per l'energia sostenibile, che saranno elaborati dalle città aderenti al suddetto patto.

Azione 2 — Mobilità urbana sostenibile e politica regionale

Per far conoscere le possibilità di finanziamento disponibili nell'ambito dei Fondi strutturali e di coesione e della Banca europea per gli investimenti, la Commissione intende pubblicare una serie di informazioni sui rapporti fra mobilità urbana sostenibile e obiettivi di politica regionale, conformemente alle attuali condizioni quadro nazionali e comunitarie. Essa si occuperà del più ampio quadro per lo sviluppo urbano sostenibile, nonché del collegamento tra il trasporto urbano e la rete transeuropea di trasporto. La Commissione presenterà inoltre una lista delle opportunità di finanziamento e descriverà l'applicazione delle norme sugli aiuti di stato e sugli appalti pubblici.

Azione 3 — Trasporto per ambienti urbani salubri

Il trasporto urbano sostenibile può svolgere un ruolo importante nel creare ambienti salubri e contribuire a ridurre le malattie non trasmissibili quali malattie respiratorie, cardiovascolari e prevenzione delle lesioni personali. La Commissione promuoverà lo sviluppo di partenariati volti a creare ambienti salubri ed esaminerà le sinergie tra la sanità pubblica e la politica dei

¹³ Ad esempio, garantendo la coerenza tra i piani di mobilità urbana sostenibile e i piani di qualità dell'aria elaborati nel quadro della normativa UE sulla qualità dell'aria.

¹⁴ COM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu.

trasporti nel contesto dell'attuazione delle strategie riguardanti alimentazione, sovrappeso e obesità, nonché ambiente, salute, prevenzione delle lesioni personali e tumori.

Tema 2 — Concentrarsi sui cittadini

Trasporti pubblici di alta qualità e a prezzi accessibili sono la spina dorsale del sistema di trasporto urbano. Affidabilità, informazioni precise, sicurezza e facilità di accesso sono essenziali per rendere interessanti i servizi di autobus, metropolitana, tram e filobus così come i servizi ferroviari o di trasporto navale. La normativa comunitaria regola già in larga misura gli investimenti nei trasporti pubblici e il loro funzionamento¹⁶. È importante per tutti che esistano contratti trasparenti, atti a stimolare l'innovazione nei servizi e nella tecnologia. Garantire un elevato livello di protezione dei diritti dei passeggeri, comprese le persone a mobilità ridotta, è una delle priorità della Commissione. La normativa in materia è attualmente in vigore per i servizi ferroviari¹⁷ ed è stata recentemente proposta per i servizi di autobus¹⁸, nonché per i servizi di trasporto marittimo e fluviale¹⁹.

Azione 4 — Piattaforma sui diritti dei passeggeri nel trasporto pubblico urbano

La Commissione condurrà un dialogo con gli interessati, comprese le organizzazioni che rappresentano gli operatori, le autorità, i dipendenti e i gruppi di utenti, allo scopo di individuare le migliori pratiche e le condizioni valide per tutta l'UE che rafforzino i diritti dei passeggeri nel trasporto pubblico urbano. Facendo tesoro delle iniziative settoriali e integrando l'approccio normativo della Commissione, l'obiettivo è mettere in atto una serie di ambiziosi impegni volontari. Tali impegni prevedono indicatori di qualità, impegni volti a proteggere i diritti dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta, nonché procedure di reclamo concordate e meccanismi di notificazione.

Azione 5 — Migliorare l'accesso per le persone a mobilità ridotta

Le persone con disabilità hanno il diritto di accedere al trasporto pubblico al pari del resto della popolazione. In realtà, l'accesso è spesso inadeguato e talvolta inesistente. Sono stati raggiunti notevoli traguardi, ad esempio nell'utilizzo di autobus a piattaforma ribassata. Altri modi di trasporto pubblico, ad esempio la metropolitana, restano in larga parte inaccessibili. La Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, siglata nel 2007 dalla Comunità europea e da tutti gli Stati membri, prevede chiari obblighi in merito.

L'articolo 9 afferma che “gli Stati Parti adottano misure adeguate a garantire alle persone con disabilità, su base di uguaglianza con gli altri, l'accesso (...) ai trasporti, (...), sia nelle aree urbane che in quelle rurali”. La Commissione lavorerà di concerto con gli Stati membri per adempiere ai suddetti obblighi includendo la dimensione della mobilità urbana nella strategia UE in materia di disabilità 2010-2020 e sviluppando indicatori di qualità adeguati e meccanismi di notificazione. Verrà altresì fornito un adeguato supporto per le attività mirate nell'ambito del Settimo programma quadro (7° PQ).

¹⁶ Regolamento (CE) n. 1370/2007 sui trasporti pubblici e direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE sugli appalti pubblici.

¹⁷ Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

¹⁸ COM(2008) 817.

¹⁹ COM(2008) 816.

Azione 6 — Migliorare le informazioni sui tragitti

La Commissione collaborerà con gli operatori di trasporti pubblici e con le autorità per agevolare la fornitura di informazioni sui tragitti, anche per i disabili, attraverso vari mezzi di comunicazione. Verrà inoltre promosso lo sviluppo di sistemi di pianificazione multimodale e di collegamenti tra sistemi esistenti, con il fine ultimo di offrire agli utenti un portale internet sui tragitti dei trasporti pubblici a livello della UE. Un'attenzione particolare sarà rivolta ai nodi principali della rete TEN-T e ai rispettivi collegamenti locali e regionali.

Azione 7 — Accesso alle aree verdi

La Commissione lancerà uno studio sulle diverse norme di accesso per i diversi tipi di aree verdi nell'UE per conoscere meglio il funzionamento pratico dei vari sistemi. Sulla base dei risultati ottenuti, la Commissione agevolerà lo scambio delle buone pratiche.

Azione 8 — Campagne sui comportamenti che consentono una mobilità sostenibile

Le campagne d'istruzione, d'informazione e di sensibilizzazione svolgono un ruolo importante nella creazione di una nuova cultura per la mobilità urbana. La Commissione continuerà a promuovere l'organizzazione di campagne a tutti i livelli, compresa la Settimana europea della mobilità. Per quest'ultima, la Commissione ottimizzerà l'attuale sistema di assegnazione dei premi e prenderà in considerazione un premio speciale per promuovere l'adozione di piani di mobilità urbana sostenibili.

Azione 9 — Integrazione della guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico nella formazione alla guida

L'apprendimento di stili di guida efficienti sotto il profilo del consumo energetico è già un elemento obbligatorio della formazione e della valutazione degli autisti professionisti. La Commissione discuterà con gli Stati membri, nell'ambito del comitato di regolamentazione sulle patenti di guida, se e come includere negli esami per il rilascio della patente la guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico, tenendo in considerazione azioni di verifica e fornendo un adeguato supporto. Il tema sarà ripreso anche nel quadro del prossimo programma d'azione sulla sicurezza stradale.

Tema 3 — Trasporti urbani non inquinanti

In numerose città dell'UE sono state adottate politiche rispettose dell'ambiente. Un'azione coordinata a livello dell'UE può aiutare a rafforzare i mercati delle nuove tecnologie per veicoli puliti e dei carburanti alternativi. Di conseguenza, vengono promosse le imprese UE, gli ambienti salubri e la ripresa dell'economia europea. Applicando il principio "chi inquina paga", i costi esterni legati all'ambiente, alla congestione e ad altri aspetti, sono internalizzati e sostenuti dagli utenti; in questo modo, si possono incoraggiare gli utenti a preferire, a termine, veicoli o modi di trasporto più puliti, a utilizzare infrastrutture meno congestionate o a viaggiare a orari diversi. Le norme CE relative alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture²⁰ non impediscono

²⁰ Direttiva 1999/62/CE e proposta della Commissione di revisione della direttiva relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, COM(2008) 433.

l'applicazione non discriminatoria di diritti regolatori nelle aree urbane per ridurre la congestione del traffico e gli impatti ambientali.

Azione 10 — Progetti di ricerca e dimostrazione per veicoli a basse emissioni e a emissioni zero

La Commissione continuerà a promuovere i progetti di ricerca e dimostrazione finanziati tramite il Settimo programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico (7° PQ) per facilitare l'introduzione sul mercato di veicoli a basse emissioni, a zero emissioni e carburanti alternativi, allo scopo di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili. Ciò è stato fatto, ad esempio, tramite l'iniziativa CIVITAS²¹ e altri progetti sull'utilizzo dell'idrogeno, dei biocarburanti e dei veicoli ibridi nel trasporto urbano.

Nell'ambito del piano europeo di ripresa economica, la Commissione ha lanciato l'iniziativa europea per le auto verdi²². Nel 2009, la Commissione finanzia nuovi progetti relativi ai veicoli elettrici: batterie, treni elettrici e impianti ausiliari, tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché un progetto dimostrativo sulla cosiddetta "elettromobilità". Questo progetto si concentrerà sui veicoli elettrici e sulle relative infrastrutture nelle aree urbane, integrando le iniziative nazionali e promuovendo la standardizzazione delle infrastrutture di ricarica.

Azione 11 — Guida internet ai veicoli puliti e a basso consumo energetico

La Commissione continuerà a elaborare una guida su internet dedicata ai veicoli puliti e a basso consumo energetico, che fornirà un quadro generale del mercato, della normativa e dei meccanismi di sostegno. Il sito web offrirà anche supporto per gli appalti congiunti per veicoli nei servizi pubblici, mentre le evoluzioni del mercato saranno monitorate per salvaguardare la concorrenza. Tale servizio faciliterà l'attuazione della nuova direttiva sui veicoli puliti e a basso consumo energetico²³.

Azione 12 — Studio sugli aspetti urbani dell'internalizzazione dei costi esterni

Una volta stabilito il quadro UE di internalizzazione dei costi esterni, e tenendo conto delle conclusioni del dibattito lanciato dalla comunicazione su un futuro sostenibile per i trasporti, la Commissione avvierà uno studio metodologico sugli aspetti urbani dell'internalizzazione. Lo studio si concentrerà sull'efficacia e sull'efficienza di varie soluzioni sulla fissazione dei prezzi, comprese questioni quali il grado di accettabilità da parte del pubblico, le conseguenze sociali, il recupero dei costi e la disponibilità di STI (sistemi di trasporto intelligenti). Verrà inoltre studiata la possibilità di combinare in modo efficace le politiche di fissazione dei prezzi e gli altri accordi per le aree verdi.

Azione 13 — Scambio di informazioni sui meccanismi di fissazione dei prezzi per i trasporti urbani

La Commissione faciliterà lo scambio di informazioni tra esperti e responsabili politici sui meccanismi di fissazione dei prezzi per i trasporti urbani nell'UE. Le informazioni in

²¹ www.civitas.eu.

²² http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html.

²³ Direttiva 2009/33/CE.

questione, che si baseranno sulle iniziative già esistenti²⁴, riguarderanno i processi di consultazione, la concezione dei sistemi, la fornitura di informazioni ai cittadini, l'accettazione da parte del pubblico, i costi operativi e le entrate, gli aspetti tecnologici e l'impatto sull'ambiente. Le conclusioni contribuiranno al lavoro della Commissione sull'internalizzazione dei costi esterni.

Tema 4 — Rafforzamento dei finanziamenti

Per raccogliere i frutti di una mobilità urbana sostenibile, sono spesso necessari investimenti in infrastrutture, veicoli, nuove tecnologie e miglioramento dei servizi, solo per citare alcuni aspetti. La maggior parte delle spese è coperta da fonti a livello locale, regionale o nazionale. Le fonti locali di finanziamento sono numerose e possono includere le imposte locali, le spese del trasporto passeggeri, le tariffe dei parcheggi, i diritti di accesso alle zone verdi, la fissazione dei prezzi per il trasporto urbano e i finanziamenti privati. La crescente necessità di finanziare sistemi di trasporto complessi e il previsto calo di disponibilità di finanziamenti pubblici rappresentano le sfide principali per il futuro. L'utilizzo di finanziamenti UE, compresi gli strumenti della Banca europea per gli investimenti, può fornire incentivi significativi e favorire la concessione di fondi privati. A breve termine, la Commissione può aiutare le autorità e gli interessati ad esplorare le attuali possibilità di finanziamento e sviluppare meccanismi innovativi di partenariato pubblici o privati.

Azione 14 — Ottimizzare le attuali fonti di finanziamento

I Fondi strutturali e di coesione, con oltre 8 miliardi di euro stanziati per il trasporto urbano pulito durante l'attuale periodo di programmazione finanziaria, rappresentano una fonte di finanziamento UE molto importante per gli investimenti di infrastruttura e materiale rotabile. Al tema "Trasporto" del Settimo programma quadro, appare per la prima volta un'area prioritaria dedicata alla mobilità urbana sostenibile. La Commissione, in aggiunta alle sue attività, prenderà in considerazione nuove attività mirate di RST e attività di dimostrazione nel campo della mobilità urbana.

Continuerà inoltre a sostenere STEER, il sottoprogramma di Energia intelligente - Europa²⁵, che riguarda gli aspetti energetici dei trasporti, e URBACT²⁶. Il programma di sostegno alla politica in materia di tecnologie dell'informazione e della comunicazione può offrire sostegno ai progetti pilota relativi alla mobilità urbana. Infine, sono stati stanziati finanziamenti per le azioni di mobilità urbana nelle aree prioritarie del Libro verde sulla mobilità urbana, in seguito ad un invito a presentare proposte pubblicato nel 2008.

Azione 15 — Analizzare le necessità di futuri finanziamenti

La Commissione continuerà a finanziare la celebre iniziativa CIVITAS oltre la terza generazione di progetti avviati nel 2008. La Commissione ha inoltre avviato una revisione per definire il modo più adatto verso una CIVITAS FUTURA. Inoltre esaminerà le necessità di finanziamento future derivanti dai miglioramenti della mobilità urbana come parte della sua riflessione sul prossimo quadro finanziario pluriennale.

Tema 5 — Condividere l'esperienza e la conoscenza

²⁴ Ad esempio www.curacaoproject.eu.

²⁵ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html.

²⁶ <http://urbact.eu>

La Commissione aiuterà gli interessati a fare tesoro dell'esperienze passate e promuoverà lo scambio di informazioni, in particolare seguendo schemi modello sviluppati attraverso i programmi comunitari. L'azione a livello UE può essere decisiva nel garantire la raccolta, la condivisione e il confronto di dati, statistiche e informazioni. Questi elementi, benché attualmente mancanti, sono necessari per compiere le scelte opportune a livello politico, ad esempio sull'appalto di servizi di trasporto pubblico, l'internalizzazione dei costi esterni o il trasporto integrato e la pianificazione territoriale. Tale azione può anche fornire un aiuto alle città con meno esperienza, conoscenze e risorse finanziarie per trarre profitto dalle pratiche sviluppate dalle città più avanzate nel campo della mobilità urbana sostenibile, per esempio in settori quali la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti in cui lo scambio di migliori pratiche può migliorare la sicurezza degli utenti della strada più vulnerabili nelle aree urbane.

Azione 16 — Aggiornare i dati e le statistiche

Per fronteggiare l'assenza di dati e statistiche, la Commissione avvierà uno studio su come migliorare la raccolta dei dati per il trasporto e la mobilità urbana. Verranno inoltre analizzate le sinergie con le attuali attività della Commissione.

Azione 17 — Istituire un osservatorio della mobilità urbana

La Commissione istituirà un osservatorio della mobilità urbana per i professionisti del trasporto urbano sotto forma di piattaforma virtuale²⁷ per condividere informazioni, dati e statistiche, controllare gli sviluppi e facilitare lo scambio di pratiche esemplari. La piattaforma comprenderà un database contenente informazioni su una vasta gamma di soluzioni testate e già attuate, materiale didattico, programmi di scambio del personale e altri strumenti di supporto. Verrà inoltre fornito un riepilogo della normativa e degli strumenti finanziari UE inerenti alla mobilità urbana.

Azione 18 — Contribuire al dialogo internazionale e allo scambio di informazioni

Le autorità locali e regionali di tutto il mondo devono affrontare simili sfide nel campo della mobilità. La lotta al cambiamento climatico, l'agevolazione del commercio internazionale, la sicurezza delle forniture energetiche, il mantenimento di flussi di trasporto senza interruzione e dell'equità sociale rappresentano questioni di importanza planetaria. Tramite le piattaforme e i meccanismi finanziari attuali, la Commissione faciliterà il dialogo, il gemellaggio tra le città e lo scambio di informazioni sulla mobilità urbana con le regioni vicine e i partner globali. Innanzitutto, la Commissione aprirà la rete del forum CIVITAS alle città delle regioni del Vicino Oriente, del Mediterraneo e dell'Africa²⁸. A lungo termine, la Commissione includerà questa dimensione nello sviluppo di CIVITAS FUTURA e prenderà in considerazione ulteriori attività dedicate nell'ambito del Settimo programma quadro.

Tema 6 — Ottimizzare la mobilità urbana

L'integrazione, l'interoperabilità e l'interconnessione tra le varie reti di trasporto, se efficienti, rappresentano un elemento chiave per il sistema dei trasporti. Ciò può facilitare il trasferimento modale verso modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente e un'efficiente logistica del trasporto merci. La disponibilità di trasporti pubblici a prezzi contenuti e che rispondono alle esigenze delle famiglie è il requisito fondamentale per incoraggiare i cittadini

²⁷ Basandosi sulle iniziative esistenti, ad esempio www.eltis.org.
²⁸ COM(2009) 301.

a dipendere in misura minore dalle automobili, a utilizzare i trasporti pubblici, ad andare a piedi o in bicicletta, nonché a esaminare nuove forme di mobilità, ad esempio sotto forma di car-sharing, car-pooling e bike-sharing. Tra gli altri mezzi di trasporto alternativi, svolgono un ruolo importante le biciclette elettriche, gli scooter, le motociclette e i taxi. La gestione della mobilità per le imprese può influire sulle scelte in materia di spostamenti attirando l'attenzione dei dipendenti verso soluzioni di trasporto sostenibili. I datori di lavoro e le amministrazioni pubbliche possono fornire supporto attraverso incentivi finanziari e regolamentazione dei parcheggi.

Azione 19 — Trasporto merci urbano

La Commissione intende fornire aiuto su come ottimizzare l'efficienza logistica del trasporto urbano, spiegando come migliorare i collegamenti tra i percorsi a lunga distanza, interurbani e del trasporto merci urbano, allo scopo di garantire un'efficiente consegna "ultimo miglio". La guida si concentrerà sull'integrazione del trasporto merci nelle politiche e piani locali, nonché su come gestire e monitorare il flusso dei trasporti. Nel 2010, la Commissione organizzerà, quale parte dei preparativi, una conferenza sul trasporto merci urbano. Durante la conferenza verrà inoltre valutata l'attuazione delle iniziative del piano d'azione per la logistica del trasporto merci²⁹.

Azione 20 — Sistemi di trasporto intelligenti (STI) per la mobilità urbana

La Commissione prevede di offrire assistenza sulle applicazioni STI per la mobilità urbana per integrare il piano d'azione per i sistemi di trasporto intelligenti³⁰. Per esempio, saranno analizzati i sistemi elettronici di biglietteria e pagamento, la gestione del traffico, le informazioni sui tragitti, le norme per l'accesso e la gestione della domanda, con particolare attenzione alle opportunità offerte dal sistema europeo Galileo GNSS. All'inizio, la Commissione avvierà uno studio su come migliorare l'interoperabilità dei sistemi di biglietteria e pagamento nei servizi e nei modi di trasporto, compreso l'impiego delle smart card nel trasporto urbano, rivolgendo particolare attenzione alle principali destinazioni europee (aeroporti, stazioni ferroviarie).

4. Le prospettive

La Commissione condurrà attivamente l'attuazione del piano d'azione. Continuerà inoltre a promuovere il dialogo con gli interessati e a istituire meccanismi di regolamentazione adeguati, con il coinvolgimento degli Stati membri tramite, ad esempio, il gruppo paritetico di esperti in materia di trasporti e ambiente³¹. Nel 2012 la Commissione effettuerà una revisione dell'attuazione del presente piano d'azione e valuterà l'esigenza di ulteriori azioni.

²⁹ COM(2007) 607.

³⁰ COM(2008) 886.

³¹ Istituito nel quadro della strategia del Consiglio sull'integrazione dell'ambiente e dello sviluppo sostenibile nella politica dei trasporti; documento del Consiglio 11717/99 TRANS 197 ENV 335, 11 ottobre 1999.

Allegato 1 — Riepilogo delle azioni di mobilità urbana

Azione	N.
Avvio nel 2009	
Accelerazione dei tempi di sottoscrizione di piani di mobilità urbana sostenibili	1
Migliorare le informazioni sui tragitti	6
Accesso alle aree verdi	7
Progetti di ricerca e dimostrazione per veicoli a basse emissioni e a emissioni zero	10
Guida internet sui veicoli puliti e a basso consumo energetico	11
Scambio di informazioni sui meccanismi di fissazione dei prezzi per i trasporti urbani	13
Ottimizzare le attuali fonti di finanziamento	14
Istituzione di un osservatorio per la mobilità urbana	17
Avvio nel 2010	
Trasporto per ambienti urbani salubri	3
Piattaforma sui diritti dei passeggeri nel trasporto pubblico urbano	4
Campagne sui comportamenti che consentono una mobilità sostenibile	8
Integrazione della guida efficiente sotto il profilo del consumo energetico nella formazione alla guida	9
Analizzare le necessità di futuri finanziamenti	15
Aggiornamento di dati e statistiche	16
Sostegno a favore del dialogo internazionale e scambio di informazioni	18
Avvio nel 2011	
Mobilità urbana sostenibile e politica regionale	2
Migliorare l'accesso per le persone a mobilità ridotta	5
Studio sugli aspetti urbani dell'internalizzazione dei costi esterni	12
Avvio nel 2012	
Trasporto merci urbano	19
Sistemi di trasporto intelligenti (STI) per la mobilità urbana	20