



Consiglio
dell'Unione europea

**Bruxelles, 16 dicembre 2021
(OR. en)**

15100/21

TRANS 758

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	15 dicembre 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	COM(2021) 811 final
Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI - Il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2021) 811 final.

All.: COM(2021) 811 final



Strasburgo, 14.12.2021
COM(2021) 811 final

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

Il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana

{SWD(2021) 470 final}

1 INTRODUZIONE

1. L'Europa è una delle regioni più urbanizzate del mondo¹, caratterizzata da un ricco e variegato panorama di città che costituiscono importanti poli di attività economica e sociale. Dal punto di vista della qualità della vita nelle città e della pianificazione urbana, le città europee sono spesso guardate con ammirazione nel resto del mondo come luoghi attraenti da visitare e in cui vivere, studiare, lavorare e svolgere attività economiche, grazie anche al ruolo della mobilità e dei trasporti quali fattori abilitanti fondamentali. In quanto principali punti di collegamento, le città sono componenti importanti della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), spina dorsale dello spazio unico europeo dei trasporti, e sono quindi essenziali per il buon funzionamento del mercato unico. Molte città europee sono all'avanguardia a livello mondiale in fatto di innovazione nel settore dei trasporti, pianificazione di una mobilità urbana sostenibile e attuazione di obiettivi ambiziosi in materia di clima e sicurezza stradale.
2. Le città devono però superare ancora ardue sfide per migliorare ulteriormente i propri sistemi di mobilità e di trasporto. Allo stesso tempo sono ancora alle prese con gli impatti negativi che i trasporti esercitano sulla società, sulla salute e sull'ambiente: la produzione di emissioni di gas a effetto serra, l'inquinamento atmosferico e acustico nonché la congestione del traffico e i decessi sulle strade. Queste sfide – insieme alla visione delle azioni future – sono poste in evidenza nel Green Deal europeo², nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente³, nel pacchetto "Pronti per il 55 %" ⁴, nel piano d'azione per l'inquinamento zero⁵ e nel piano europeo di lotta contro il cancro⁶.
3. La conferenza delle parti dell'accordo di Parigi svoltasi a Glasgow (COP26) ha puntato a riflettori sull'attuazione degli impegni internazionali sul clima, che l'Unione sta concretizzando con il Green Deal europeo. La mobilità urbana può recare un importante contributo, riducendo non soltanto la cospicua quantità di emissioni di gas a effetto serra che essa stessa provoca, ma anche l'inquinamento e la congestione, e migliorando al tempo stesso la sicurezza. Come conferma il piano degli obiettivi climatici 2030 dell'Unione⁷, la diffusione di veicoli a emissioni zero nel contesto urbano realizzerà solo in parte tali obiettivi. A livello locale e nazionale occorre privilegiare decisamente lo sviluppo del trasporto pubblico, gli spostamenti a piedi e in bicicletta nonché i servizi di mobilità condivisa e interconnessa.
4. La mobilità è un aspetto cruciale dell'inclusione sociale nonché un importante fattore determinante del benessere umano, specialmente per i gruppi svantaggiati. I trasporti, in cui il pilastro europeo dei diritti sociali individua un servizio essenziale, soddisfano un'esigenza di base poiché consentono ai cittadini di integrarsi nella società e nel mercato del lavoro, ma costituiscono anche una componente significativa della spesa delle famiglie. Il

¹ Il 70,9 % della popolazione vive in aree urbane <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/IP_21_3541.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_it.pdf. Vi si sottolinea l'importanza di collegare trasporti e salute.

⁷ Ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_it.

potenziamento della connettività e l'apertura del mercato hanno contribuito a collegare tra loro le reti di trasporto, a rendere l'Unione europea più compatta, più tangibile e più accessibile ai viaggiatori. Questi obiettivi sono stati ribaditi anche nella proposta di raccomandazione del Consiglio, presentata dalla Commissione, relativa alla garanzia di una transizione equa alla neutralità climatica⁸, che prevede un quadro comune e una comprensione condivisa degli investimenti e delle strategie generali necessari per garantire l'equità della transizione anche nel settore dei trasporti.

5. Da un lato la pandemia di COVID-19 ha perturbato la mobilità e i trasporti; dall'altro, soprattutto nelle città, essa ha anche indotto le città stesse a migliorare le infrastrutture di mobilità attiva. Diventa pertanto sempre più necessario emergere dalla crisi con un sistema di mobilità urbana più resiliente, intelligente e sostenibile, che del resto costituisce un elemento fondamentale anche per la resilienza complessiva dell'economia e del sistema dei trasporti. La capacità di affrontare queste sfide apre la prospettiva di nodi urbani più sostenibili con una qualità della vita più elevata e migliori livelli di connettività, accessibilità economica e disponibilità di servizi di mobilità per le aree urbane e quelle rurali circostanti. Per realizzare questa radicale transizione nella mobilità urbana, occorrono azioni e investimenti rapidi e significativi a livello regionale, nazionale, dell'UE e, in particolare, a livello locale.
6. Il pacchetto sulla mobilità urbana 2013⁹ mirava soprattutto a catalizzare l'azione congiunta su scala locale, nazionale ed europea per raccogliere queste sfide sociali. La sua valutazione¹⁰ poneva in risalto varie questioni, tra cui in particolare la mancata diffusione in tutta l'UE dei piani urbani di mobilità sostenibile¹¹ (PUMS), che rappresentano un elemento centrale di tale approccio. Tra gli altri problemi segnalati figuravano la mancanza di una raccolta coerente di dati sulla mobilità urbana e la necessità di un quadro europeo di governance più valido, che coinvolga più intensamente Stati membri e autorità locali e regionali. È opportuno sostenere le autorità locali per collegare in maniera più efficace le strategie di trasporto transfrontaliero ai piani urbani di mobilità sostenibile, nonché al potenziamento delle capacità, alla formazione e a una migliore pianificazione urbana. È quindi necessario intensificare gli sforzi affinché le città europee riescano a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e gli inquinanti atmosferici, la congestione del traffico e le vittime sulle strade.
7. La rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) si basa sulla mobilità urbana per il "primo e ultimo miglio" dei collegamenti passeggeri e merci. Le città e le regioni devono assolvere una funzione ancor più importante nella TEN-T del futuro per migliorare i flussi di mobilità e di trasporto. A tale scopo occorre garantire un funzionamento migliore dei nodi urbani nel quadro complessivo e un coinvolgimento più efficace delle autorità locali nella governance della TEN-T.
8. Per contribuire agli obiettivi sempre più ambiziosi che essa stessa si pone in campo climatico, ambientale, digitale, sanitario e sociale, l'UE deve pertanto agire con maggior decisione nel settore della mobilità urbana per passare dall'approccio attuale basato sui flussi di traffico a un approccio basato su una maggiore sostenibilità degli spostamenti di persone e merci. Ciò comporta una struttura più robusta di trasporto pubblico/collettivo,

⁸ COM (2021)801

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹¹ Cfr. allegato https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF e <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

migliori opzioni di mobilità attiva (ad esempio spostamenti a piedi e in bicicletta), nonché consegne dell'ultimo miglio e logistica urbana efficienti e a emissioni zero. Se da un lato questa multimodalità dovrebbe costituire il nostro principio guida per la mobilità urbana, dall'altro le emissioni zero e la mobilità connessa e automatizzata saranno una componente essenziale della transizione verso un futuro urbano a impatto climatico zero che offra anche alle aree rurali e suburbane collegamenti sostenibili con le città. Per accrescere l'efficienza dell'intero sistema occorre una gestione migliore dei trasporti e della mobilità che si avvalga di nodi multimodali e soluzioni digitali.

2 IL NUOVO QUADRO DELL'UE PER LA MOBILITÀ URBANA

9. La transizione verso una mobilità urbana sicura, accessibile, inclusiva, intelligente, resiliente e a emissioni zero impone di puntare con decisione su una mobilità attiva, collettiva e condivisa, fondata su soluzioni a basse e a zero emissioni. Richiede pertanto un'azione più rapida e intensa, oltre a nuovi investimenti, con particolare attenzione per il trasporto pubblico, la multimodalità e le infrastrutture di mobilità attiva. A tal fine occorre potenziare gli strumenti esistenti integrandoli con strumenti nuovi. Sulla base di una minuziosa analisi si presenta qui un nuovo quadro per la mobilità urbana, volto a coadiuvare gli Stati membri, le regioni, le città e altri portatori di interessi nella necessaria trasformazione.

2.1 Un approccio rafforzato ai nodi urbani della TEN-T

10. Le città costituiscono elementi importanti per il buon funzionamento della **rete TEN-T**, ma i collegamenti mancanti o inadeguati e le strozzature che interessano la rete rappresentano ancora ardue sfide sulla strada dell'integrazione dei nodi urbani nella rete TEN-T.

Passeggeri

11. I nodi urbani non sono importanti soltanto per le persone che vivono in città. Circa un terzo della popolazione abita in piccoli centri rurali e urbani e zone periurbane alla periferia delle città e dipende spesso dalle automobili private quando deve raggiungere i nodi urbani vicini per recarsi al lavoro o a scuola, per socializzare, viaggiare o fare acquisti. Ciò d'altro canto espone le città a costanti problemi di congestione del traffico e inquinamento dovuti al transito giornaliero di un elevato numero di automobili in entrata e in uscita, con ripercussioni negative anche sulla sicurezza stradale. Allo stesso modo per il trasporto pubblico è difficile soddisfare l'elevata domanda delle ore di punta; la congestione delle reti ferroviarie e stradali, di treni, tram, autobus e metropolitane può ostacolare il flusso del traffico non soltanto nel nodo urbano, ma anche nell'intera rete TEN-T.
12. L'esigenza di una connettività efficiente e inclusiva tra le aree rurali, periurbane e urbane tramite opzioni di mobilità sostenibile è stata riconosciuta a livello di Unione europea¹². Tale connettività comprende la creazione di collegamenti integrati tra aree rurali, suburbane e urbane nella pianificazione della rete TEN-T, nonché di collegamenti tra queste aree e le città. Per incrementare la quota del trasporto pubblico è necessario un maggior numero di infrastrutture idonee: ad esempio, nodi multimodali con stazioni/fermate che siano interconnesse in maniera efficace con ferrovie urbane, metropolitane, tram, autobus, pullman, servizi di mobilità condivisa e parcheggi di scambio più funzionali e capaci, e che

¹² Una visione a lungo termine per le zone rurali dell'UE https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en.

siano meglio attrezzate con opportuni *bike park* e punti di ricarica e di rifornimento per veicoli a basse e a zero emissioni¹³. La progettazione di tutte queste strutture richiede inoltre una maggiore attenzione alle persone con disabilità.

Merci

13. L'interconnettività tra i collegamenti a lunga distanza e quelli del "primo e ultimo miglio" nell'interesse di un trasporto di merci efficiente è fondamentale per il buon funzionamento della TEN-T e dovrebbe trovare maggiore riscontro nella pianificazione urbana e regionale. Per favorire una logistica a emissioni zero più rapida e più efficiente nei nodi urbani è ad esempio necessario allestire un numero sufficiente di terminali multimodali e centri di groupage.
14. La realizzazione di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento per veicoli a basse e a zero emissioni presso tali centri e nodi logistici è particolarmente importante per i veicoli utilizzati per le consegne e gli autocarri a lungo raggio¹⁴. Nella logistica urbana si dovrebbero prendere in considerazione e sfruttare meglio anche soluzioni di consegna alternative, come le bici da trasporto e le vie navigabili interne; in futuro, se del caso, le consegne automatizzate e i droni (aeromobili senza equipaggio) saranno utilizzati con frequenza sempre maggiore.
15. Per far fronte alle carenze del settore del trasporto di passeggeri e merci, il regolamento TEN-T dev'essere potenziato in modo da includervi la mobilità urbana, elemento essenziale per il buon funzionamento della rete. Al contempo le città devono mantenere un livello sufficiente di flessibilità nel pieno rispetto della sussidiarietà. La proposta di revisione del regolamento TEN-T offre pertanto un approccio rafforzato a un maggior numero di nodi urbani¹⁵; questi ultimi rappresentano il punto di partenza e la destinazione finale ("primo e ultimo miglio") per passeggeri e merci che si spostano sulla rete TEN-T, oltre che punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi, con particolare attenzione al trasporto pubblico. La revisione inoltre affronta le carenze individuate dalla Corte dei conti nella sua relazione speciale del 2020¹⁶ e dà seguito alle raccomandazioni della Corte.

La Commissione propone di rivedere il regolamento TEN-T, richiedendo in particolare, per i nodi urbani:

- l'adozione di piani urbani di mobilità sostenibile, che tengano conto dell'importanza generale di agevolare i flussi di trasporto transeuropei a lunga distanza, diminuire drasticamente l'inquinamento generato dai trasporti nelle città, incentivare la mobilità a emissioni zero, integrare la mobilità attiva, collettiva e condivisa e ridurre l'intensità energetica dei trasporti;
- la raccolta e la trasmissione di dati sulla mobilità urbana riguardanti almeno le

¹³ Proposta di regolamento presentata dalla Commissione sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (regolamento su un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR)): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

¹⁴ Il regolamento su un'infrastruttura per i combustibili alternativi tratterà anche questo aspetto.

¹⁵ La proposta della Commissione ne incrementa il numero a 424, estendendoli così a tutte le città con oltre 100 000 abitanti (oppure, se in una regione NUTS 2 non vi è un nodo urbano con una popolazione superiore a 100 000 abitanti, al nodo principale di quella regione NUTS 2).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/it/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

emissioni di gas a effetto serra, la congestione del traffico, i decessi e le lesioni gravi provocati da incidenti stradali, la quota modale di ogni modo di trasporto e l'accesso ai servizi di mobilità¹⁷, nonché di dati sull'inquinamento atmosferico e acustico nelle città;

- lo sviluppo di nodi passeggeri multimodali che comprendano parcheggi di scambio, per migliorare i collegamenti del primo e dell'ultimo miglio e potenziare le capacità necessarie per la connettività a lunga distanza nell'ambito dei nodi urbani e tra di essi;
- lo sviluppo di terminali merci multimodali per assicurare una logistica urbana sostenibile fondata su un'analisi globale a livello di Stato membro.

2.2 Un approccio rafforzato ai piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) e ai piani di gestione della mobilità

16. Introdotti nel 2013, i piani urbani di mobilità sostenibile costituiscono un elemento fondamentale della mobilità urbana nell'UE. I PUMS contribuiscono ad affrontare le sfide in materia di mobilità per l'intera area urbana funzionale, comprese le sinergie con i piani spaziali, energetici e climatici. Negli ultimi anni è stato elaborato un ampio compendio di consulenze e orientamenti insieme con la comunità e successivamente sull'osservatorio UE della mobilità urbana è stata messa a disposizione delle città e dei portatori di interessi una serie di linee guida¹⁸. Esiste anche uno strumento di autovalutazione che aiuta le città a comprendere i punti di forza e di debolezza dei propri PUMS¹⁹.
17. La valutazione del pacchetto sulla mobilità urbana 2013 ha tuttavia individuato una serie di carenze che impediscono ai PUMS di recare un contributo più efficace agli obiettivi e agli impegni sempre più ambiziosi che l'UE si pone in materia di trasporto, clima, salute e società e che trovano espressione nel Green Deal europeo e nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. L'attuazione dei PUMS non è uniforme, né all'interno dei singoli Stati membri né tra di essi: molte città non si sono ancora dotate di un PUMS e anche in quelle che lo hanno fatto si riscontrano notevoli divari qualitativi. È inoltre necessario intensificare gli sforzi per integrare meglio i piani urbani di logistica sostenibile esistenti nel quadro dei PUMS, svilupparli ulteriormente e attuarli in tutta l'Unione. Occorre affrontare queste carenze che dipendono in larga misura dall'approccio non vincolante adottato finora.
18. Per le autorità locali e gli operatori responsabili della pianificazione sarebbe vantaggioso se strumenti di pianificazione complementari trattassero gli aspetti sistemici di mobilità, energia e sostenibilità. Saranno riesaminate le opportunità di rafforzare tali interfacce tra i PUMS e altri piani urbani pertinenti in materia di energia (in particolare i piani d'azione per l'energia sostenibile e il clima (PAESC)) e sostenibilità.
19. A norma del regolamento TEN-T riveduto, si propone di introdurre obblighi relativi ai PUMS per i nodi urbani istituiti. Al contempo, sarebbe necessario integrare e migliorare ulteriormente l'ambito di applicazione dei PUMS, tenendo conto dei collegamenti con le aree rurali circostanti e prevedendo l'esigenza di requisiti e indicatori specifici relativi ai PUMS per i nodi urbani TEN-T.

¹⁷ Quota di popolazione con un accesso adeguato ai servizi di mobilità (ad esempio il trasporto pubblico).

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>.

20. La Commissione invita inoltre ciascuno Stato membro a introdurre un programma di sostegno nazionale di lungo periodo per i PUMS, nominando un responsabile del programma nazionale. Tale programma potrebbe contenere misure giuridiche, finanziarie e organizzative volte a potenziare le capacità e ad attuare i PUMS in conformità delle linee guida europee sui PUMS²⁰.
21. Parallelamente sarebbe opportuno incoraggiare organizzazioni pubbliche e private quali imprese, ospedali, scuole o attrazioni turistiche a elaborare piani di gestione della mobilità e azioni che promuovano soluzioni di mobilità a basse e a zero emissioni, come il trasporto pubblico, la mobilità attiva o la mobilità condivisa.

La Commissione intende:

- pubblicare, entro la fine del 2022, una raccomandazione della Commissione agli Stati membri sul programma nazionale di sostegno alle regioni e alle città nell'attuazione di piani urbani di mobilità sostenibile efficaci. Tale raccomandazione comprenderà un concetto perfezionato di PUMS, indicante priorità chiare per favorire soluzioni sostenibili tra cui il trasporto attivo, collettivo e pubblico nonché la mobilità condivisa (anche per i collegamenti urbano-rurali), con una piena integrazione degli aspetti di resilienza e dei piani urbani di logistica sostenibile (PULS), sulla base di soluzioni e veicoli a emissioni zero;
- incoraggiare la cooperazione con il Patto europeo dei sindaci sull'allineamento degli strumenti dei PUMS e dei piani d'azione per l'energia sostenibile e il clima (PAESC);
- integrare e razionalizzare l'insieme delle linee guida PUMS.

2.3 Processo di monitoraggio: indicatori della mobilità urbana sostenibile

22. Per comprendere i progressi compiuti e migliorare i piani esistenti è necessario disporre di dati esaustivi. Dal momento che le autorità locali intraprendono azioni individuali per conseguire obiettivi strategici, emerge sempre più chiaramente la mancanza di un approccio comune al monitoraggio e alla comunicazione delle informazioni. Il ricorso a indicatori standardizzati estesi a tutta l'UE renderebbe inoltre più facile la condivisione delle migliori pratiche tra le città. Tale base comune di conoscenze, a sua volta, consentirebbe alle città di perseguire un approccio congiunto a livello europeo per attuare i piani urbani di mobilità sostenibile.
23. In un progetto pilota realizzato con varie città dell'UE la Commissione ha collaudato una serie di indicatori di mobilità urbana sostenibile – come l'accessibilità economica del trasporto pubblico, i decessi e le lesioni sulle strade, le emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici, la congestione del traffico e la ripartizione modale – e ha fornito il relativo strumento di analisi comparativa²¹. Il feedback ricevuto ha offerto un orientamento sulle modalità per migliorare gli indicatori stabiliti, in particolare per semplificarne la metodologia e trarre vantaggio da una costante opera di sostegno e impegno. Ha inoltre evidenziato la necessità di sostenere le città, incrementare le risorse pertinenti a disposizione delle autorità locali e promuovere l'acquisizione di dati.

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

24. Si è riscontrata inoltre l'esigenza di coinvolgere più efficacemente nel processo gli Stati membri, molti dei quali non provvedono sistematicamente alla raccolta dei dati pertinenti. Tale questione riveste particolare importanza per i nodi urbani TEN-T che rappresentano elementi essenziali della rete TEN-T.
25. Sulla base di tali considerazioni si propone un approccio preparatorio articolato in fasi, che partirà dall'affinamento degli indicatori, per proseguire poi con l'offerta di sostegno a città e Stati membri nella raccolta dei dati necessari, in considerazione dei requisiti proposti per la raccolta di dati da parte dei nodi urbani sulla TEN-T.

Di conseguenza, per promuovere la diffusione degli indicatori la Commissione intende:

- migliorare e razionalizzare, entro la fine del 2022, la serie di 19 indicatori della mobilità urbana sostenibile già individuati così come il relativo strumento di analisi comparativa;
- varare nel 2023, a titolo del meccanismo per collegare l'Europa, un'azione di sostegno al programma indirizzata agli Stati membri relativamente alla raccolta di dati per gli indicatori di mobilità armonizzati al fine di monitorare i progressi compiuti dai nodi urbani TEN-T verso l'obiettivo della mobilità urbana sostenibile.

2.4 Servizi di trasporto pubblico attraenti, con il sostegno di un approccio multimodale e della digitalizzazione

26. Il trasporto pubblico (ferrovie urbane, metropolitane, tram, autobus, vaporetti, traghetti o funivie) rappresenta lo strumento che consente a grandi numeri di persone di spostarsi nella maniera più sicura, efficiente e sostenibile. Il trasporto pubblico offre inoltre opzioni di mobilità inclusive ed economicamente accessibili, favorendo in tal modo la coesione sociale e lo sviluppo economico a livello locale. Per tale motivo la Commissione propone oggi che i nodi urbani della rete TEN-T sviluppino piani urbani di mobilità sostenibile volti ad accrescere l'utilizzo del trasporto pubblico e a promuovere, nel nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, il potenziamento di tale forma di trasporto in tutte le città e le regioni.
27. La valutazione del quadro strategico 2013 indica tuttavia che da quell'anno a oggi l'uso del trasporto pubblico nelle città europee è aumentato solo lievemente; la pandemia di COVID 19 ha poi inferto un duro colpo al trasporto pubblico e alla sua utenza. In alcune città le autorità pubbliche e del settore dei trasporti a livello locale, regionale o nazionale si sono impegnate con grande efficienza in campagne per riconquistare la fiducia del pubblico e convincere i cittadini a utilizzare nuovamente il trasporto pubblico. Occorre intensificare gli sforzi a favore del trasporto pubblico e degli aspetti correlati come i sistemi di informazione multimodali e la biglietteria intelligente. Tutto questo dovrebbe trovare adeguato riscontro soprattutto nel quadro rafforzato dei PUMS.
28. Il trasporto pubblico crea posti di lavoro, promuove l'accessibilità territoriale e l'inclusione sociale ed è un elemento essenziale per la connettività con le aree rurali e periurbane. A questo proposito, il trasporto ferroviario si trova in una posizione favorevole per ampliare la propria quota modale, anche nelle aree urbane e nelle zone circostanti. L'anno europeo delle ferrovie 2021 ha rappresentato una buona opportunità per avviare questo processo.
29. Nel più vasto quadro del passaggio a una mobilità a emissioni zero, gli autobus a idrogeno e in particolare quelli elettrici a batteria rappresentano già una quota in rapida crescita del

parco veicoli per il trasporto pubblico in tutta l'UE. La normativa sull'infrastruttura per i combustibili alternativi²², attualmente in via di revisione nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %" ²³, fissa un quadro per portare a termine la standardizzazione dell'infrastruttura di ricarica a livello UE, mentre la direttiva riveduta sui veicoli puliti²⁴ fissa obiettivi nazionali per gli appalti pubblici di autobus, autocarri, automobili e furgoni puliti in servizi quali trasporto pubblico, raccolta dei rifiuti o trasporto di posta e colli. La Commissione ha privilegiato il sostegno soprattutto alla realizzazione della necessaria infrastruttura di ricarica e di rifornimento, per consentire un'agevole transizione verso i veicoli a emissioni zero. La Commissione ha anche varato la Piattaforma Clean Bus Europe²⁵ per favorire la transizione delle città verso parchi autobus puliti.

30. La copertura e l'accessibilità del trasporto pubblico nelle città sono state ampliate²⁶, ma occorre fare di più per migliorarne la qualità, renderlo più accessibile alle persone con disabilità e garantire una maggiore integrazione fra trasporto pubblico, servizi di mobilità condivisa e mobilità attiva, compresi i servizi di micromobilità per coprire l'ultimo miglio laddove i punti di accesso siano lontani o la frequenza del trasporto pubblico sia ridotta. Ciò contribuirà anche alla riduzione della necessità di usare veicoli a motore e quindi al decongestionamento del traffico. Inoltre il trasporto pubblico e i servizi di mobilità condivisa dovrebbero integrarsi a vicenda. In qualche caso la mobilità condivisa e su richiesta potrebbe entrare a far parte del trasporto pubblico, in particolare nelle aree rurali, integrandosi nei modelli di mobilità come servizio.
31. Un trasporto pubblico di buona qualità rappresenta un servizio per pendolari e viaggiatori, famiglie ad alto e basso reddito, anziani e giovani, donne e uomini, senza distinzioni. È necessario adattare l'infrastruttura e i servizi del trasporto pubblico urbano in modo da migliorare l'accessibilità, tra l'altro²⁷ anche per offrire un servizio migliore a una popolazione che in molte città invecchia, oltre che alle persone con disabilità o a mobilità ridotta.
32. A tale scopo il trasporto pubblico deve trovarsi al centro della pianificazione di una mobilità urbana sostenibile, deve risultare disponibile e invitante per tutti e garantire un accesso privo di barriere. Dovrebbe inoltre mantenere una cultura di elevata sicurezza per proteggere il pubblico in generale, i minori e gli utenti vulnerabili, attirando anche nuovi gruppi di cittadini. La pianificazione del trasporto pubblico dovrebbe affrontare il problema dei collegamenti con le aree al di fuori del centro cittadino, compresi i collegamenti con le periferie e le aree rurali extraurbane.
33. Occorre inoltre concentrare maggiormente l'attenzione sulla digitalizzazione e sull'automazione dei servizi di tram, autobus, ferrovie urbane e metropolitana, in modo da aumentare la frequenza dei servizi e tagliare i costi operativi. Oltre a ciò è necessaria una

²² Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

²³ Proposta di regolamento presentata dalla Commissione sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

²⁴ Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti adibiti al trasporto su strada a sostegno di una mobilità a basse emissioni <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>.

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>.

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/it/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

²⁷ A questo proposito si applicano il regolamento (UE) 2021/782 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario e il regolamento (UE) 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

quantità maggiore di dati sui reali flussi di traffico dei cittadini per adattare dinamicamente la capacità, i percorsi e gli orari di trasporto pubblico nell'intera area urbana, anziché perseverare con offerte di trasporto rigide e tradizionali.

34. Più in generale le soluzioni multimodali digitali sono anch'esse utili per accrescere l'attrattiva del trasporto pubblico. Occorre pertanto sviluppare le applicazioni di mobilità come servizio (*Mobility as a Service*, MaaS) mantenendo il trasporto pubblico come struttura portante. Le autorità del trasporto pubblico devono garantire ai passeggeri opzioni multimodali e orari dei trasporti pubblici in tempo reale. Ciò richiede la collaborazione di tutti i portatori di interessi per conciliare gli interessi commerciali e pubblici nella progettazione e nel funzionamento delle applicazioni MaaS. Un'offerta integrata che preveda un biglietto unico contribuirebbe a collegamenti senza soluzione di continuità con viaggi ferroviari a più lunga distanza e all'ampliamento delle opzioni di mobilità per gli abitanti di aree remote, per le persone a mobilità ridotta e per i pendolari, anche provenienti da aree rurali e periurbane.
35. È inoltre importante accertarsi che i fornitori di servizi di trasporto urbano offrano informazioni accessibili in modo da rendere i propri siti web, applicazioni mobili, servizi di biglietteria elettronica, servizi di informazioni di viaggio in tempo reale e attrezzature di biglietteria e check-in conformi ai requisiti di accessibilità vigenti nell'UE²⁸.
36. Allo stesso tempo le modifiche connesse all'automazione e alla digitalizzazione costituiranno una sfida per il trasporto pubblico e per i lavoratori che operano in questo settore. La mansione di conducente, in particolare, è a forte rischio di automatizzazione²⁹. La riqualificazione e il miglioramento del livello delle competenze devono pertanto assolvere una funzione importante nel futuro passaggio al trasporto pubblico a emissioni zero; dal dialogo con le parti sociali dovranno emergere anche altre misure. Il Patto europeo per le competenze³⁰ contribuirà a mobilitare i portatori di interessi e costituirà un incentivo per stimolarli ad agire nel campo della riqualificazione e del miglioramento del livello delle competenze.
37. Tutti questi aspetti, saldamente inseriti nel quadro PUMS, dovrebbero contribuire a migliorare il trasporto pubblico, rendendolo più attraente e quindi ampliandone l'uso da parte di tutti i gruppi demografici, inclusi coloro che risiedono in aree periurbane e rurali. Le norme sugli appalti pubblici svolgono un ruolo importante per l'offerta efficiente di servizi di mobilità urbana. La Commissione invita pertanto gli Stati membri a svolgere le relative procedure di appalto in modo da privilegiare le soluzioni innovative, digitali, accessibili, sostenibili e multimodali.

La Commissione intende:

- potenziare i propri finanziamenti (cfr. sezione 5) e il sostegno strategico (ad esempio il concetto dei PUMS rafforzati) al trasporto pubblico e collaborare con le amministrazioni nazionali e locali, oltre che con tutti i portatori di interessi, per fare in modo che questa

²⁸ Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (applicabile a partire dal 2025): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>.

²⁹ Un'analisi più approfondita delle sfide che si pongono in materia di occupazione e competenze nel settore dei trasporti è contenuta nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=it>.

forma di trasporto rimanga la spina dorsale della mobilità urbana e per contrastare le disuguaglianze nell'accesso alla rete di trasporto pubblico, anche migliorando l'accesso alle stazioni ferroviarie;

- prendere in considerazione l'obbligo per gli operatori di fornire dati in tempo reale (ad esempio orari e informazioni sulle interruzioni), anche per quanto riguarda il trasporto pubblico, tramite punti di accesso (ai dati) nazionali, nella revisione del regolamento delegato (UE) 2017/1926 relativo ai servizi di informazione sulla mobilità multimodale, da adottarsi nel 2022;
- proporre che, nell'ambito della TEN-T, i nodi urbani debbano consentire ai passeggeri di accedere a informazioni, prenotare, pagare il viaggio e ottenere i biglietti tramite servizi di mobilità digitale multimodale, in modo che il trasporto pubblico diventi la spina dorsale della mobilità collettiva nei nodi urbani entro il 2030.

2.5 Una mobilità più sana e più sicura: rinnovata attenzione per gli spostamenti a piedi e in bicicletta e la micromobilità

38. I modi di mobilità attiva come gli spostamenti a piedi e in bicicletta costituiscono forme di mobilità a basso costo e a emissioni zero che possono recare anche benefici collaterali per la salute legati a stili di vita più attivi. Affinché possano sviluppare appieno il proprio potenziale, dovrebbero essere oggetto di adeguate politiche di mobilità urbana a tutti i livelli di governance e finanziamento, pianificazione dei trasporti, sensibilizzazione, assegnazione degli spazi, elaborazione delle norme di sicurezza e realizzazione di infrastrutture adeguate, anche con un'attenzione particolare nei confronti delle persone a mobilità ridotta. In tal modo si favorirà anche l'attuazione del piano europeo di lotta contro il cancro. È questo un altro dei motivi per cui la Commissione propone oggi che i nodi urbani della rete TEN-T sviluppino piani urbani di mobilità sostenibile volti ad accrescere l'utilizzo della mobilità attiva e a promuovere, nel nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, il potenziamento di tale tipo di mobilità in tutte le città e le regioni.
39. I datori di lavoro possono promuovere una salute migliore tra i dipendenti tramite la mobilità attiva. Le campagne di promozione e i regimi di incentivi sul luogo di lavoro, favoriti dai necessari investimenti infrastrutturali finalizzati ad agevolare gli spostamenti a piedi e in bicicletta verso il luogo di lavoro, contribuiscono a migliorare la salute e il benessere dei lavoratori.
40. Da quando è iniziata l'epidemia di COVID-19, molte autorità locali hanno adottato iniziative come la trasformazione dei parcheggi o l'ampliamento dei marciapiedi per riassegnare spazi pubblici più ampi a modi sostenibili, ad esempio gli spostamenti a piedi e in bicicletta. Le infrastrutture stradali sono spazi pubblici che possono essere adattati per consentirne l'uso sicuro da parte di tutti.
41. I modi di mobilità attiva possono far parte di viaggi multimodali (soprattutto per il primo e l'ultimo miglio) e costituiscono di per sé una soluzione di mobilità porta a porta. Dispongono infatti di un ricco potenziale di miglioramento della salute umana grazie all'attività fisica e alleviano la congestione del traffico, riducendo così il diossido di carbonio e le emissioni, l'inquinamento atmosferico e acustico. Gli investimenti nelle infrastrutture di mobilità attiva recano inoltre concreti vantaggi economici³¹.

³¹ Ad Helsinki ogni euro investito negli spostamenti in bicicletta nelle principali arterie cittadine produce un guadagno di 3,6 EUR [[Helsinki esegue la prima analisi della bikenomics | CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](#)].

42. Le biciclette elettriche permettono di spostarsi in bicicletta a tutti coloro che vivono in zone collinari o in periferia, oltre che agli anziani e a una parte delle persone a mobilità ridotta; in tal modo un numero di persone di gran lunga maggiore può utilizzare la bicicletta per spostarsi da e verso il lavoro e anche per compiere tragitti assai più lunghi. Le biciclette da trasporto elettriche stanno inoltre conquistando una quota crescente dei servizi di consegna commerciali. Le biciclette elettriche rappresentano attualmente in Europa il segmento di mobilità elettrica in più rapida espansione: nel 2020 le vendite hanno registrato un incremento del 52 %. Parallelamente alla tendenza odierna l'UE sta sviluppando una base industriale più solida nelle tecnologie relative a biciclette e veicoli a due ruote. Tali tecnologie diventano sempre più intelligenti e occorre intensificare gli sforzi per potenziare gli investimenti nelle infrastrutture ciclabili e sfruttare il potenziale della digitalizzazione e dei dati, in modo da diffondere ulteriormente gli spostamenti in bicicletta integrandoli in un mix multimodale.
43. L'aumento degli spostamenti a piedi e in bicicletta, unito alla rapida diffusione dei monopattini elettrici e di altre nuove forme di micromobilità, fa sì che sulle strade urbane sia presente un maggior numero di utenti della strada vulnerabili³². Tutti gli utenti della strada, compresi quelli che utilizzano veicoli a motore, devono adattarsi al nuovo contesto; occorre pertanto intensificare l'opera di sensibilizzazione e di educazione alla sicurezza stradale. Il 70 % dei decessi sulle strade urbane riguarda gli utenti della strada vulnerabili, gruppo al quale dovrebbe pertanto essere dedicata maggiore attenzione, soprattutto in vista del conseguimento da parte dell'UE dell'obiettivo "zero vittime"³³, per ridurre quasi a zero i decessi e le lesioni sulle strade. È necessario prestare maggiore attenzione agli aspetti della sicurezza stradale, che a tutti i livelli dovrebbero diventare parte integrante della pianificazione della mobilità urbana. Gli utenti della strada vulnerabili dovrebbero poter fruire di spazio sufficiente, ad esempio grazie alla separazione fisica, ogniqualvolta sia possibile, di sentieri pedonali, piste ciclabili e percorsi di micromobilità dal traffico di veicoli a motore. I finanziamenti UE per i progetti di mobilità urbana e per i progetti di infrastrutture urbane dovrebbero esigere che i progetti adottino l'approccio "sistema sicuro". Le città europee stanno già attuando misure volte a ridurre il rischio connesso alla velocità adeguando i limiti massimi e continuano a operare per una gestione più efficace della velocità.
44. Già prima della pandemia di COVID-19 molti operatori avevano iniziato a offrire nuovi servizi di micromobilità – come veicoli a due ruote elettrici, ossia biciclette, monopattini o motorini elettrici a flusso libero oppure basati su stazioni e altri dispositivi di mobilità personale – in numerose città dell'UE. A livello locale e nazionale si applicano però norme differenti, spesso persino all'interno di uno stesso Stato membro. Ciò fa sì che sia difficile per i visitatori seguire correttamente le norme locali e ostacola il lavoro dei gestori dei servizi di condivisione che desiderano operare in più di un paese.
45. Sull'osservatorio UE della mobilità urbana sono pertanto in corso di pubblicazione orientamenti per le autorità competenti relativi all'uso sicuro dei dispositivi di micromobilità e basati su una serrata consultazione di tutte le parti interessate. La guida tematica dei PUMS illustra le migliori pratiche e formula raccomandazioni essenziali sull'integrazione dei dispositivi di micromobilità nella pianificazione della mobilità urbana,

³² I fautori di queste forme di mobilità parlano spesso di "utenti della strada preziosi" poiché questi ultimi riducono la congestione del traffico e migliorano la qualità dell'aria per tutti.

³³ Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 - Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime", https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

per renderne più sicuro l'utilizzo nelle aree urbane. Essa contribuirà a integrare la micromobilità nell'approccio "zero vittime" e a conseguire l'obiettivo di lungo termine dell'UE di ridurre quasi a zero i decessi e le lesioni gravi causati dal trasporto su strada.

La Commissione intende pertanto:

- proporre, nel regolamento TEN-T riveduto, requisiti in materia di nodi passeggeri multimodali nei nodi urbani per integrare meglio i modi di trasporto attivi, nonché requisiti per mantenere la continuità e l'accessibilità delle piste ciclabili allo scopo di promuovere i modi di trasporto attivi;
- promuovere il ruolo degli spostamenti a piedi e in bicicletta nei documenti di orientamento PUMS aggiornati;
- pubblicare oggi, sull'osservatorio UE della mobilità urbana, una guida tematica dei PUMS in materia di uso sicuro dei dispositivi di micromobilità per coadiuvare i pianificatori della mobilità urbana e le autorità locali nel disciplinare l'impiego sicuro dei nuovi dispositivi sulle strade cittadine;
- redigere, sulla base dell'esperienza maturata a livello locale e nazionale in materia di requisiti di sicurezza, norme relative alla sicurezza dei dispositivi di micromobilità;
- fornire, entro la fine del 2022, orientamenti sui requisiti di qualità delle infrastrutture per gli utenti della strada vulnerabili nel controllo iniziale della fase di progettazione ai sensi della direttiva 2008/96/CE³⁴ sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

2.6 Logistica urbana per le merci e consegne dell'ultimo miglio a emissioni zero

46. Il trasporto merci urbano, detto logistica, è un elemento essenziale dell'operatività delle economie urbane ed è diventato ancora più importante nel corso e a seguito della pandemia di COVID-19, che ha provocato un incremento delle attività di e-commerce e di consegna a domicilio. Nel 2020, a causa della pandemia, le consegne ai consumatori legate all'e-commerce sono cresciute del 25 % e l'incremento delle consegne dell'ultimo miglio è probabilmente destinato a continuare³⁵.
47. Oltre alle caratteristiche proposte per i nodi urbani nella revisione del regolamento TEN-T, occorre pertanto accelerare l'impiego di soluzioni sostenibili e in rapido sviluppo come le biciclette da trasporto, utilizzando nuovi modelli di distribuzione, una scelta dinamica dei percorsi e un migliore utilizzo connesso e multimodale delle ferrovie urbane e delle vie navigabili interne. Ciò contribuirebbe a ottimizzare l'uso di veicoli e infrastrutture e a ridurre le corse a vuoto o non necessarie.
48. Inoltre la dimensione delle merci dovrebbe costituire uno dei principali elementi da prendere in considerazione nella pianificazione della mobilità urbana sostenibile per accelerare la diffusione delle suddette soluzioni. È necessario intensificare gli sforzi per integrare meglio i piani urbani di logistica sostenibile³⁶ esistenti nel quadro dei PUMS,

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>.

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>.

³⁶ Nell'ottobre 2019 è stata pubblicata una guida tematica nel contesto dei PUMS: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf.

svilupparli ulteriormente e attuarli in tutta l'Unione³⁷. Sarà in tal modo più facile conseguire l'obiettivo di una logistica urbana a emissioni zero entro il 2030.

49. Le azioni in questo campo devono concentrarsi sulla diffusione di soluzioni, tecnologie e veicoli per la logistica urbana a emissioni zero. La Commissione intende effettuare una revisione dei livelli di prestazione in termini di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti, per avvicinarsi all'obiettivo di veicoli a emissioni zero in questo settore. La proposta della Commissione relativa a norme più ambiziose sulle emissioni di CO₂ per veicoli leggeri³⁸ imprimerà anche un forte impulso alla diffusione di furgoni a emissioni zero usati per la logistica urbana.
50. Per ottimizzare la logistica urbana e le consegne dell'ultimo miglio dal punto di vista economico, sociale e ambientale è essenziale assicurarsi l'impegno di tutti i portatori di interessi pubblici e privati. Collaborazione tra le autorità locali e i portatori di interessi privati, dialoghi regolari fra tutte le parti in causa, networking e scambi tra pianificatori urbani sono le azioni fondamentali citate sia dalle autorità locali sia dai portatori di interessi privati³⁹ per potenziare le conoscenze sulla gestione e la pianificazione della logistica urbana sostenibile. Occorre inoltre intensificare il lavoro a livello UE per valutare la necessità di incrementare la raccolta e la condivisione dei dati sul trasporto urbano di merci⁴⁰.

La Commissione intende pertanto:

- formulare entro la fine del 2022 una proposta per la revisione dei livelli di prestazione in termini di emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti, così da avvicinarsi all'obiettivo di veicoli a emissioni zero in questo settore;
- integrare pienamente i piani urbani di logistica sostenibile esistenti nel quadro dei PUMS;
- favorire il dialogo e la collaborazione fra tutte le parti, il networking e gli scambi tra pianificatori urbani;
- promuovere la condivisione volontaria di dati fra tutti i tipi di portatori di interessi per rendere più efficiente, sostenibile e competitivo il trasporto urbano di merci⁴¹.

2.7 Digitalizzazione, innovazione e nuovi servizi di mobilità

51. Il potenziale della digitalizzazione non è stato ancora pienamente sfruttato: tecnologie come l'intelligenza artificiale, i gemelli digitali, le blockchain, l'internet delle cose, le soluzioni europee per la navigazione satellitare e l'osservazione della Terra promettono di rendere la mobilità urbana più intelligente, resiliente e sostenibile.

³⁷ Lo studio di accertamento dei fatti del 2021 rileva che, sebbene il 68 % delle città dell'UE inserite nel campione fosse a conoscenza delle linee guida dei piani urbani di logistica sostenibile, solo il 13 % dispone di un piano dedicato, mentre il 58 % ha inserito elementi logistici nei propri piani urbani di mobilità sostenibile.

³⁸ Proposta di regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ Idem.

⁴⁰ Secondo lo studio di accertamento dei fatti, solo il 29 % delle città dell'UE inserite nel campione raccoglie dati sulla logistica urbana e solo il 32 % dispone di un quadro di valutazione.

⁴¹ Tenendo nella debita considerazione le soluzioni in corso di elaborazione in seno al Forum per la logistica e il trasporto digitale.

52. Grazie a nuove applicazioni e piattaforme gli smartphone possono consentire di accedere a un'ampia gamma di servizi. Le applicazioni di "mobilità come servizio", per esempio, possono servire per prenotare e pagare i biglietti di tutte le offerte di mobilità. Quanto più si riuscirà a rendere fluidi i viaggi multimodali, tanto più numerosi saranno gli utenti che li apprezzeranno e li accetteranno. In futuro sia gli operatori dei trasporti sia i passeggeri avranno la possibilità di utilizzare il portafoglio europeo di identità digitale⁴² che gli Stati membri rilasceranno per consentire a cittadini, residenti e imprese di scambiare e presentare credenziali, anche per la mobilità urbana.
53. Gli strumenti di gestione della mobilità digitale possono inoltre aiutare le autorità del trasporto pubblico ad acquisire una comprensione precisa dell'utilizzo dello spazio pubblico, a effettuare investimenti migliori in veicoli e infrastrutture multimodali e a progettare e monitorare in maniera efficace il rispetto delle norme.
54. Per sostenere in maniera ancor più decisa la gestione del traffico e della mobilità, la prevista revisione della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti⁴³ e il regolamento delegato riveduto sui servizi di informazione sul traffico in tempo reale in tutto il territorio dell'Unione europea⁴⁴ potenzieranno le informazioni sul traffico in tempo reale e sui servizi di mobilità digitale multimodale.
55. La digitalizzazione offre altresì un metodo per risolvere taluni problemi connessi alla regolamentazione che disciplina l'accesso dei veicoli alle aree urbane (UVAR). In Europa la maggior parte delle UVAR (73 %) riguarda le zone a basse (e a zero) emissioni. Le zone a basse emissioni possono rappresentare uno strumento efficace per affrontare i problemi di qualità dell'aria a livello locale, soprattutto nelle zone in cui il traffico è una delle fonti predominanti dell'inquinamento atmosferico complessivo. Varie autorità locali stanno inoltre pensando a regimi di emergenza per contrastare l'inquinamento oppure a regimi di tariffazione stradale per affrontare altri problemi come la congestione del traffico⁴⁵. Molte città sono alle prese con problemi di congestione stradale a livello locale e di qualità dell'aria provocati proprio dai trasporti, che spesso non rispettano le norme UE sulla qualità dell'aria e superano le soglie di inquinamento⁴⁶. In particolare occorre ridurre drasticamente l'inquinamento provocato dal trasporto stradale, soprattutto nelle città. La proposta di norme più rigorose in materia di emissioni di inquinanti atmosferici per i veicoli (Euro 7) aiuterà le città a effettuare la transizione verso la mobilità pulita. Inoltre le UVAR possono costituire una misura utile per rispettare le norme UE in materia di qualità dell'aria e limitare la congestione nonché le emissioni prodotte dal traffico. Tale regolamentazione

⁴² Il 3 giugno 2021 la Commissione europea ha adottato la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) n. 910/2014 per quanto riguarda l'istituzione di un quadro per un'identità digitale europea insieme alla raccomandazione (UE) 2021/946 della Commissione del 3 giugno 2021 relativa a un pacchetto di strumenti comuni dell'Unione per un approccio coordinato verso un quadro europeo relativo a un'identità digitale. Se sarà possibile concludere le discussioni legislative entro la fine del 2022, gli Stati membri rilasceranno portafogli di identità digitale nel 2024.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-it>.

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>.

⁴⁵ Il 21 ottobre 2021 le UVAR già vigenti, o di cui era confermata la pianificazione, riguardavano 328 zone a basse emissioni, 130 regimi di emergenza per contrastare l'inquinamento, 36 zone a emissioni zero e 6 pedaggi urbani. Fonte: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

⁴⁶ Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>

può anche incentivare l'uso del trasporto pubblico e della mobilità attiva, limitando l'accesso dei veicoli più inquinanti alle aree urbane sensibili.

56. È importante che le UVAR consentano di viaggiare in maniera fluida e agevole all'interno del mercato unico, senza discriminazioni per i conducenti non residenti. L'introduzione di UVAR specifiche è, e dovrebbe rimanere, un compito spettante alle autorità locali e nazionali competenti, ma la varietà delle differenti UVAR pone nuovi problemi al trasporto di passeggeri e merci nell'UE. È necessario che gli utenti della strada fruiscono di un migliore accesso alle informazioni per conoscere tali regolamentazioni ed essere in grado di rispettarle; spesso le città non riescono a istituire regimi efficaci e funzionali né ad applicarli in maniera adeguata. Si tratta di problemi particolarmente ardui per i veicoli stranieri, anche qualora siano a zero emissioni. Manca un criterio standardizzato ed efficace per comunicare ai conducenti informazioni e dati sulle norme relative alle UVAR. Analogamente, le autorità cittadine spesso non dispongono dei dati necessari per l'applicazione transfrontaliera.
57. Finora la Commissione ha concentrato gli sforzi sul miglioramento della comunicazione di informazioni e dati, tramite:
- a. l'attuazione del regolamento (UE) 2018/1724 sullo sportello digitale unico⁴⁷, che impone alle pubbliche amministrazioni di fornire informazioni agli utenti della strada tramite lo sportello;
 - b. la preparazione della revisione⁴⁸ del regolamento delegato sui servizi di informazione sul traffico in tempo reale⁴⁹ che impone agli Stati membri di dare accesso a un'ampia gamma di dati statici e dinamici per includere nuovi set di dati, come quelli concernenti le UVAR;
 - c. il progetto "UVARbox"⁵⁰, che si propone di coadiuvare le città nello sviluppo di uno strumento di facile utilizzo per comunicare in un formato standardizzato dati relativi ai regimi UVAR urbani e regionali;
 - d. il progetto "UVARexchange"⁵¹, che si propone di migliorare la comunicazione di informazioni ai conducenti nelle vicinanze delle zone UVAR e di migliorare l'accesso delle autorità locali alle informazioni, soprattutto per quanto riguarda i veicoli e i conducenti stranieri, in modo da agevolare la fluidità dei viaggi e l'applicazione di UVAR da parte delle autorità locali.
58. Occorre intensificare gli sforzi per individuare soluzioni efficaci, efficienti in termini di costi, eque e di facile utilizzo, che rechino beneficio sia alle pubbliche amministrazioni, sia

⁴⁷ Il regolamento sullo sportello digitale unico funge da punto di ingresso unico mediante il quale i cittadini e le imprese possono accedere alle informazioni sulle norme e sui requisiti che devono soddisfare in virtù della normativa dell'Unione, nazionale, regionale o locale. Tra gli altri requisiti si impone alle pubbliche amministrazioni di fornire agli utenti della strada, attraverso lo sportello, informazioni sulle UVAR. Quanto alla procedura per ottenere i bollini delle emissioni, il regolamento prevede che tali bollini, rilasciati da un organismo o ente pubblico, debbano essere resi interamente disponibili in linea entro il 12 dicembre 2023.

⁴⁸ L'adozione dell'atto delegato è prevista per il primo trimestre 2022.

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>.

⁵⁰ L'azione preparatoria finanziata dal Parlamento europeo e gestita dai servizi della Commissione (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ L'azione preparatoria finanziata dal Parlamento europeo e gestita dai servizi della Commissione (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

ai conducenti e ai proprietari dei veicoli, aiutando le une e gli altri a gestire e applicare le UVAR.

59. La digitalizzazione consente anche di utilizzare nuovi servizi di mobilità come il car-sharing e il bike-sharing a flusso libero, il trasporto a chiamata e servizi di taxi o di consegna innovativi, offerti principalmente tramite applicazioni mobili. Questi servizi rappresentano inoltre un'importante opportunità per le imprese europee.
60. Le imprese di trasporto a chiamata possono porsi come autentici fattori di svolta, offrendo servizi di veicoli privati a noleggio con conducente (NCC) in concorrenza con i servizi di taxi tradizionali. I tassisti spesso considerano sleale la concorrenza delle imprese di trasporto a chiamata se queste ultime non devono osservare le stesse norme imposte ai taxi. Allo stesso tempo le imprese di trasporto a chiamata e gli operatori NCC considerano obsolete le norme che disciplinano la loro attività. Nel 2022 la Commissione presenterà orientamenti mirati sulle norme riguardanti i servizi di taxi e NCC. Tali orientamenti integrano le proposte recentemente formulate dalla Commissione in materia di condizioni di lavoro eque nell'economia delle piattaforme. Per garantire lo sviluppo di questi servizi in linea con il Green Deal europeo, l'odierna proposta sugli orientamenti TEN-T riveduti prevede che i PUMS nei nodi urbani debbano comprendere piani per il passaggio a parchi veicoli a emissioni zero.
61. Stanno emergendo altri nuovi servizi di mobilità e trasporto, sostenuti spesso da finanziamenti UE per le attività di ricerca e innovazione. I servizi di mobilità automatizzata connessa e cooperativa (CCAM) e di mobilità aerea urbana (UAM)⁵² ne sono due esempi. Per ottimizzarne il potenziale contributo alla mobilità urbana è necessario integrarli nel quadro PUMS fin dalle prime fasi.
62. Più in generale molte città europee sono già all'avanguardia a livello mondiale in fatto di innovazione nel settore dei trasporti, pianificazione di una mobilità urbana sostenibile e attuazione di obiettivi ambiziosi in materia di clima e sicurezza stradale. Le nostre città sono spesso i migliori "laboratori viventi" in cui si progettano, si collaudano e si attuano soluzioni nuove alle sfide comuni, contribuendo non solo a una mobilità urbana più efficace e sostenibile, ma anche a un ulteriore miglioramento della qualità della vita nelle città europee per la popolazione che vi abita. Le città stanno anche sperimentando l'uso di gemelli digitali locali, associando tra loro i dati di diversi settori (compresa la mobilità) e impiegando visualizzazione, modellizzazione e simulazione come base per sostenere in maniera integrata il loro processo decisionale.
63. La discussione pubblica e la co-creazione dei nuovi concetti di mobilità sono essenziali affinché questi siano accettati dall'opinione pubblica. A tale scopo sin dal 2002 l'iniziativa CIVITAS, con il sostegno dei successivi programmi quadro di ricerca e innovazione, sta realizzando azioni innovative a livello locale e regionale, consentendo alle pubbliche amministrazioni di gestire in maniera più efficace l'innovazione e di adottare strumenti, soluzioni o processi nuovi. Tutto ciò contribuisce a promuovere la diffusione e la replica di soluzioni di mobilità urbana sostenibili e intelligenti in tutta Europa e altrove.
64. Inoltre molte iniziative UE di ricerca e innovazione hanno un nesso con la mobilità urbana: tra queste i partenariati co-programmati 2ZERO (Verso un trasporto su strada a emissioni zero) e CCAM (Mobilità automatizzata, connessa e cooperativa), i partenariati istituzionali per l'idrogeno pulito e le ferrovie europee, il partenariato cofinanziato DUT (Guidare la transizione urbana), l'iniziativa Azioni urbane innovative, la comunità della conoscenza e dell'innovazione dell'EIT sulla mobilità urbana, l'iniziativa living.eu e la piattaforma delle

⁵² Definita come: traffico aereo a bassissima altitudine sopra aree popolate su larga scala.

città intelligenti. Queste iniziative si integrano a vicenda e dispongono di un ricco potenziale di sinergie per accelerare l'innovazione verso città e spazi urbani più sostenibili e vivibili. Un percorso particolarmente promettente per un coordinamento efficace tra le iniziative in campo urbano è la missione Città intelligenti e a impatto climatico zero (cfr. più avanti).

La Commissione intende:

- proporre entro il 2022 un'iniziativa legislativa sulla comunicazione e l'uso di dati sensibili sotto il profilo commerciale per i servizi di mobilità digitale multimodale, anche con il miglioramento dell'accessibilità per le persone a mobilità ridotta;
- presentare nel 2022 azioni volte a sviluppare uno spazio comune europeo dei dati sulla mobilità, per agevolare l'accesso ai dati sulla mobilità e la loro condivisione, anche a livello urbano;
- creare, con il sostegno del programma Europa digitale⁵³, un pacchetto di strumenti per i gemelli digitali locali volto ad aiutare le città, nel loro contesto locale, a combinare i dati provenienti da diversi settori, come la mobilità, e ad utilizzare la visualizzazione e la simulazione a sostegno del processo decisionale;
- varare nel 2022 uno studio dedicato, per mappare e individuare le soluzioni digitali e tecniche disponibili per definire UVAR più efficaci e di utilizzo più facile, pur nel rispetto del principio di sussidiarietà;
- emanare orientamenti per il trasporto su richiesta locale: taxi, veicoli privati a noleggio con conducente e trasporto a chiamata;
- sviluppare ulteriormente l'iniziativa CIVITAS nel quadro di Orizzonte Europa e la sua cooperazione con le pertinenti iniziative finanziate dall'UE, tramite la missione Città intelligenti e a impatto climatico zero;
- promuovere azioni di innovazione nell'ambito del programma di ricerca e innovazione Orizzonte Europa tramite i partenariati pertinenti per le attività di mobilità urbana (il partenariato cofinanziato DUT, i partenariati co-programmati 2ZERO e CCAM, i partenariati istituzionali per l'idrogeno pulito e le ferrovie europee).

2.8 Verso città a impatto climatico zero: un trasporto urbano resiliente, rispettoso dell'ambiente ed efficiente dal punto di vista energetico

65. Una tappa fondamentale della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente consiste nel creare almeno 100 città europee a impatto climatico zero entro il 2030. Data la disponibilità di soluzioni tecnologiche e di altre soluzioni strategiche adeguate per la mobilità a emissioni zero, le città dovrebbero adottare misure per agevolare la transizione verde e in ultima analisi garantire mobilità e trasporti urbani a impatto climatico zero al più presto possibile. In questo quadro dovrebbero rientrare sinergie con il settore della produzione e stoccaggio di energia rinnovabile, nonché con le comunità energetiche. In particolare le autorità cittadine dovrebbero utilizzare i poteri di cui dispongono, anche in materia di appalti pubblici, procedure di assegnazione di concessioni o licenze e procedure di assegnazione di sovvenzioni, per accelerare l'ecologizzazione del trasporto pubblico e

⁵³ Programma di lavoro per l'Europa digitale 2021-2022, C(2021) 7914 final, Allegato. Pubblicazione dell'invito a presentare proposte: data indicativa 2022.

dei parchi veicoli (mobilità condivisa, veicoli a noleggio, veicoli per consegne e servizi di taxi e NCC).

66. Le pubbliche amministrazioni dovrebbero garantire la disponibilità di infrastrutture efficienti, interoperabili e di facile utilizzo per la ricarica e il rifornimento di combustibili alternativi. A tal fine il forum per i trasporti sostenibili ha già stilato una serie di raccomandazioni per le pubbliche amministrazioni in materia di appalti, assegnazione di concessioni, licenze e/o concessione di sovvenzioni per infrastrutture di ricarica elettrica destinate ad autovetture e furgoni⁵⁴. Nel 2022 è inoltre prevista la pubblicazione di orientamenti per il miglioramento delle procedure di rilascio delle autorizzazioni e connessione alla rete delle infrastrutture di ricarica, oltre che di raccomandazioni per accelerare l'elettrificazione dei parchi veicoli specializzati e vincolati.
67. La transizione verso la neutralità climatica sarà sviluppata e dimostrata nella pratica dalle città partecipanti alla missione Città intelligenti e a impatto climatico zero⁵⁵. La missione si propone di creare in Europa 100 città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030 e di gettare le basi per consentire a tutte le città di raggiungere l'impatto climatico zero entro il 2050. La mobilità urbana costituirà l'elemento centrale di questa sfida. In termini di ricerca e innovazione, il primo programma di lavoro di Orizzonte Europa per il 2021-2022 comprende una serie di azioni che contribuiscano a gettare le basi per l'attuazione della missione, anche in un certo numero di settori chiave come il trasporto pubblico.

La Commissione intende:

- proporre di includere nel regolamento TEN-T riveduto obblighi riguardanti la disponibilità di un'infrastruttura di ricarica e di rifornimento, in base alla proposta di regolamento della Commissione sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi⁵⁶, anche nei nodi urbani;
- inserire nei programmi di lavoro per la ricerca e l'innovazione di Orizzonte Europa temi che aiutino le città a investire nell'innovazione della mobilità urbana nel contesto della missione delle città, con particolare attenzione per il trasporto pubblico e la mobilità attiva, e nel contesto dei partenariati nel settore dei trasporti a sostegno dei veicoli automatizzati, intelligenti e a emissioni zero e della loro integrazione con i sistemi di ricarica nelle aree urbane;
- stanziare 359,3 milioni di EUR nel quadro di Orizzonte Europa nel periodo 2021-2023 per la fase di attuazione iniziale della missione Città intelligenti e a impatto climatico zero;
- sviluppare ulteriori sinergie con i finanziamenti di altri programmi UE (come i Fondi strutturali e d'investimento europei, il meccanismo per collegare l'Europa e il dispositivo per la ripresa e la resilienza), Banca europea per gli investimenti e fonti del settore privato per promuovere la diffusione della mobilità e dei veicoli a emissioni zero e dei loro fattori abilitanti.

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en.

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>.

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

2.9 Sensibilizzazione e potenziamento delle capacità

68. La Settimana europea della mobilità (16-22 settembre)⁵⁷ – la campagna della Commissione europea organizzata in cooperazione con una rete di coordinatori nazionali – promuove fin dal 2002 modifiche del comportamento orientate verso la mobilità sostenibile, a favore della mobilità attiva, del trasporto pubblico e di altre soluzioni di trasporto sostenibile e intelligente. La campagna si dipana lungo tutto il corso dell'anno, ma il principale evento decentrato ha luogo in settembre, allorché le città organizzano eventi connessi al tema annuale, come le sempre più popolari "giornate senza automobile". Il tema della ventesima edizione tenutasi nel 2021 è stato "Sani e sicuri con la mobilità sostenibile" e l'iniziativa ha registrato la partecipazione record di 3 200 città di 53 paesi di tutto il mondo. Eventi annuali come le principali conferenze dell'UE⁵⁸ e i premi a livello UE nel settore della mobilità urbana assolvono una funzione analoga e consentono ai partecipanti di lavorare in rete e condividere le migliori pratiche. La conferenza sul futuro dell'Europa attualmente in corso offre a sua volta un ottimo forum per instaurare collegamenti interattivi con i cittadini in materia di soluzioni di trasporto sostenibili.
69. L'annuale Access City Award⁵⁹, varato dalla Commissione europea nel 2010, riconosce gli sforzi compiuti dalle città europee per rendersi più accessibili alle persone con disabilità anche nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture. La dodicesima edizione dell'Access City Award prevede anche – quale celebrazione dell'anno europeo delle ferrovie (2021) – una menzione speciale per le stazioni ferroviarie più accessibili. Il premio incoraggia tutte le città dell'UE a garantire alle persone con disabilità e agli anziani parità di accesso alla vita urbana. Permette inoltre alle città di trarre ispirazione l'una dall'altra e di condividere gli esempi di buone pratiche.
70. Parallelamente all'opera di sensibilizzazione vi è anche la necessità di aiutare le autorità locali e regionali e i lavoratori del trasporto urbano a potenziare le proprie capacità, in modo da assolvere efficacemente i propri compiti in materia di mobilità urbana sostenibile e intelligente. L'UE promuove da tempo il potenziamento delle capacità, in particolare per quanto riguarda la pianificazione della mobilità urbana sostenibile, tramite attività di assistenza tecnica e formazione e numerosi progetti, oltre che con l'elaborazione di documenti di orientamento.

La Commissione intende:

- continuare le attività di sensibilizzazione imperniate sulla settimana europea della mobilità nonché su eventi e premi UE per la mobilità urbana;
- continuare a fornire assistenza tecnica, in particolare con azioni volte a potenziare la capacità delle autorità locali, regionali e nazionali di preparare e attuare misure e strategie di mobilità urbana.

3 GOVERNANCE E COORDINAMENTO

71. I problemi della mobilità riguardano tutti i livelli politici (autorità locali, regionali, nazionali e dell'UE). Un approccio di **governance integrato e multilivello** per gestire la

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>.

⁵⁸ In particolare il Forum Civitas, la conferenza PUMS e le giornate della mobilità urbana.

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>.

mobilità urbana, insieme ad altri settori pertinenti come l'energia, risulta necessario nel quadro della transizione verso la neutralità climatica, ad esempio per mezzo della missione Città intelligenti e a impatto climatico zero. A tal proposito è importantissimo far sì che le città partecipino pienamente alla realizzazione degli obiettivi europei. Nel rispetto del principio di sussidiarietà occorre coadiuvare le autorità nazionali, locali e regionali nella loro opera e promuovere un approccio congiunto in tutta l'UE.

72. Occorre istituire una piattaforma rafforzata per il dialogo e la co-creazione di nuove azioni al fine di attuare il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, con un impegno più intenso degli Stati membri e un dialogo più efficace con le città, le regioni e i portatori di interessi su tutti i problemi della mobilità urbana. A tale scopo si dovrebbero utilizzare e adattare per quanto possibile le strutture esistenti⁶⁰.
73. Un gruppo di esperti sulla mobilità urbana riformato ⁶¹ può svolgere un ruolo di primo piano nella progettazione e nell'attuazione di questo nuovo approccio di governance. Finora il suo funzionamento complessivo non è stato all'altezza delle aspettative iniziali, e i seminari e le consultazioni pubbliche hanno posto in risalto la necessità di migliorare la struttura e le modalità di lavoro. Ciò significa anche aprire la partecipazione alle autorità locali, alle reti di città e alle parti sociali e fissare con chiarezza obiettivi di lavoro e risultati. Ove ciò possa risultare utile, l'attività del gruppo di esperti dovrebbe essere coadiuvata da sottogruppi.
74. Il gruppo di esperti dovrebbe occuparsi in particolare di trasporto pubblico, mobilità attiva e condivisa, parchi veicoli a emissioni zero, logistica urbana e consegne del primo e ultimo miglio (anche nelle aree urbane transfrontaliere), oltre che di collegamenti urbano-rurali. Dovrebbe altresì coordinare la preparazione all'emergenza nel settore del trasporto urbano tra gli Stati membri⁶² nonché tra i responsabili dei programmi nazionali PUMS e il gruppo della piattaforma di coordinamento PUMS.

La Commissione intende:

- riesaminare entro il 2022 il mandato e il funzionamento del gruppo di esperti della Commissione sulla mobilità urbana.

4 ASPETTI INTERNAZIONALI

75. La mobilità urbana è una delle dimensioni interessate dall'obiettivo di sviluppo sostenibile 11 (Città e comunità sostenibili) e dalla nuova agenda urbana. Questi documenti quadro globali continuano a guidare la cooperazione multilaterale e bilaterale dell'UE, come pure altre attività avviate per promuovere la diffusione di pratiche e soluzioni oltre i confini dell'UE.

⁶⁰ La revisione dell'agenda urbana prevista per il 2023 potrebbe prendere in esame sinergie tra il proprio dialogo sulla governance multilivello, la comunità e i portatori di interessi nel settore della mobilità urbana.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1>.

⁶² Il Punto focale per le frontiere della Commissione, composto da esperti in questioni transfrontaliere, può contribuire anche al gruppo di esperti (per esempio affrontando gli ostacoli giuridici e amministrativi alle frontiere).

76. Il programma di cooperazione urbana internazionale⁶³ 2017-2020 ha contribuito a instaurare un dialogo tra le città del mondo sui problemi della mobilità, grazie a gemellaggi e alla progettazione di piani d'azione comuni. Tra gli esempi vi sono la cooperazione fra Torino (Italia) e San Paolo (Brasile) per la realizzazione della mobilità urbana multimodale in grandi sistemi intercomunali e l'opera di riflessione di Nagpur (India) e Karlsruhe (Germania) sulla mobilità imperniata sui cittadini e il bike-sharing pubblico.
77. Nel quadro del nuovo programma di cooperazione internazionale urbana e regionale⁶⁴ (IURC) per gli anni 2021-2024, 44 città di paesi dell'UE e di paesi terzi hanno manifestato interesse a partecipare a una rete tematica sul rinnovamento urbano e regionale e sulla coesione sociale, in cui rientrano in particolare la mobilità sostenibile e i problemi del trasporto.
78. Sono in corso numerose altre attività internazionali volte a promuovere e attuare soluzioni di mobilità urbana sostenibile, a sostegno dei partenariati e della cooperazione allo sviluppo dell'UE nelle varie regioni geografiche. Tali attività coprono la dimensione degli investimenti e la nozione di governance della mobilità strategica a livello comunale per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile, in cui il concetto UE di PUMS e le relative linee guida sono diventati un punto di riferimento globale. Sono stati adattati in tutto il mondo alle specificità e ai contesti geografici.
79. Per conseguire le finalità climatiche dell'UE è essenziale promuovere più intensamente la titolarità politica locale degli obiettivi di mobilità sostenibile. Sviluppando le ambizioni della missione europea Città intelligenti e a impatto climatico zero, la Commissione rafforzerà la cooperazione internazionale in materia di approcci intersettoriali per l'integrazione di soluzioni di energia pulita affidabili ed economicamente accessibili, anche nell'ambito del trasporto urbano, tramite l'iniziativa globale Mission Innovation sulle transizioni urbane⁶⁵.

La Commissione intende:

- incoraggiare la cooperazione con il Patto globale dei sindaci per il clima e l'energia sulle questioni di mobilità urbana;
- intensificare la cooperazione in materia di mobilità urbana con altri organismi internazionali pertinenti come il forum internazionale dei trasporti (FIT);
- continuare a promuovere approcci di mobilità urbana sostenibile al di fuori dell'UE, per esempio nel quadro dell'attuazione dei piani economici e di investimenti per i Balcani occidentali⁶⁶, del partenariato orientale⁶⁷ e del vicinato meridionale⁶⁸.

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/.

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>.

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>.

⁶⁶ Comunicazione "Un piano economico e di investimenti per i Balcani occidentali", COM(2020) 641 final.

⁶⁷ Comunicazione congiunta "Rafforzare la resilienza - Un partenariato orientale vantaggioso per tutti", JOIN(2020) 7 final e documento di lavoro congiunto dei servizi "Ripresa, resilienza e riforma: priorità del partenariato orientale per il periodo successivo al 2020", SWD(2021) 186 final.

⁶⁸ Comunicazione congiunta "Partenariato rinnovato con il vicinato meridionale - Una nuova agenda per il Mediterraneo", JOIN(2021) 2 final, e documento di lavoro congiunto dei servizi "Partenariato rinnovato con il vicinato meridionale: piano economico e di investimento per i vicini meridionali", SWD(2021) 23 final.

5 FINANZIAMENTO DEI PROGETTI DI MOBILITÀ URBANA

80. Per conseguire una mobilità urbana decarbonizzata, pulita, digitalizzata e moderna sono necessari ingenti sforzi volti a sviluppare e collaudare nuove soluzioni, oltre che a investire in beni mobili e infrastrutture.
81. Nel periodo di finanziamento 2021-2027 sono disponibili vari strumenti di finanziamento a livello europeo e nazionale per promuovere la transizione verso una mobilità urbana sostenibile, come il meccanismo per collegare l'Europa, InvestEU, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, il programma quadro di ricerca e innovazione Orizzonte Europa, il programma Europa digitale e il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché lo strumento di vicinato, cooperazione allo sviluppo e cooperazione internazionale (NDICI) e l'assistenza preadesione (IPA III) nella regione dell'allargamento.
82. Sono state inoltre prese importanti misure per rendere più sostenibile il sistema finanziario, in particolare con l'adozione, nel 2020, del regolamento sulla tassonomia, che introduce un sistema di classificazione per le attività economiche verdi. In tal modo sarà più facile diffondere prodotti finanziari verdi idonei a promuovere investimenti in mobilità urbana e impiego di combustibili alternativi. La missione Città intelligenti e a impatto climatico zero favorirà questo processo promuovendo maggiori sinergie e complementarità con altri programmi UE e aiutando al contempo le città a realizzare la duplice transizione verde e digitale tramite la preparazione e l'attuazione dei contratti cittadini per il clima; tali contratti comprenderanno anche piani d'investimento che integreranno il sostegno di finanziamenti UE, nazionali e regionali e specificheranno come intendono accedere a finanziamenti da altre fonti per diffondere e attuare soluzioni innovative per realizzare i propri impegni.
83. Attraverso lo strumento di sostegno tecnico⁷⁰, la Commissione sostiene gli Stati membri nell'elaborazione e nell'attuazione di riforme volte a colmare la carenza di investimenti e ad accelerare la duplice transizione. Gli Stati membri possono richiedere sostegno tramite lo strumento di sostegno tecnico per progettare e mettere in atto misure volte a realizzare il proprio impegno a favore di riforme efficaci e sostenibili, nonché di investimenti in una mobilità urbana più pulita, intelligente e integrata, e ad agevolare in tal modo la transizione verso la mobilità urbana sostenibile.
84. Un'ulteriore attività di consulenza e assistenza tecnica avrà luogo tramite il polo di consulenza di InvestEU con strumenti dedicati: in particolare ELENA, URBIS e SIA/JASPERS nonché tramite lo strumento di assistenza tecnica e scambio di informazioni della Commissione europea (TAIEX) o progetti di gemellaggio che coinvolgono paesi terzi. Ciò contribuirà pure a ottimizzare l'assorbimento e l'impatto dei fondi UE.
85. La presenza di una strategia di mobilità urbana integrata (piano di mobilità urbana sostenibile o equivalente) può offrire una garanzia supplementare sull'efficacia e l'efficienza degli investimenti nel quadro di un approccio sistemico.

La Commissione intende:

- instaurare un nesso più solido tra i PUMS e gli strumenti di finanziamento, per esempio dando la priorità, nei programmi di lavoro del meccanismo per collegare l'Europa, i progetti di mobilità urbana sostenuti dai PUMS o da piani equivalenti, e privilegiando, nei bandi di

⁶⁹ Tali attività e programmi saranno finanziati dal nuovo strumento di vicinato, cooperazione allo sviluppo e cooperazione internazionale – Europa globale.

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_it.

Orizzonte Europa, i richiedenti dotati di PUMS;

- continuare a erogare sostegno finanziario per investimenti in mobilità urbana sostenibile sia nell'UE sia altrove, compresi i progetti di mobilità urbana intelligente e sostenibile nelle città tramite il programma UE di ricerca e innovazione Orizzonte Europa (2021-2027).

6 CONCLUSIONI

86. La presente comunicazione costituisce un invito a rendere più incisive le azioni a tutti i livelli di governance, così da raccogliere le sfide che si pongono alle aree urbane nel campo della mobilità: la Commissione intende intensificare il sostegno in settori dal consolidato valore aggiunto UE (in particolare per quanto riguarda i nodi urbani sulla rete TEN-T e le raccomandazioni agli Stati membri per l'efficacia dei piani urbani di mobilità sostenibile), creando al tempo stesso un quadro comune entro il quale tutte le città dell'Unione possano compiere il passaggio a una mobilità urbana più intelligente e sostenibile. Si esortano gli Stati membri a sostenere i crescenti sforzi compiuti dalle autorità locali per rendere la mobilità urbana più sostenibile, intelligente e resiliente. Accelerare la transizione verso una mobilità urbana pulita e a impatto climatico zero non costituisce solo una sfida impegnativa; è anche un'occasione che offre importanti opportunità alle città e alle regioni, oltre che all'industria in tutta l'Unione e al di fuori di essa. Si soddisfano così, in ultima analisi, le aspettative dei cittadini in materia di aria più pulita, diminuzione della congestione e dell'inquinamento e miglioramento della sicurezza stradale e della salute, in completa armonia con la nostra nuova strategia di crescita per l'Europa.