

P6_TA-PROV(2008)0356

Verso una nuova cultura della mobilità urbana

Risoluzione del Parlamento europeo del 9 luglio 2008 sul tema "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" (2008/2041(INI))

Il Parlamento europeo,

- visto il Libro verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" (COM(2007)0551),
- visto il Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" (COM(2001)0370),
- vista la comunicazione della Commissione "Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea" (COM(2006)0314),
- vista la comunicazione della Commissione "Una mobilità più sicura, più pulita e più efficiente a livello europeo: prima relazione sull'iniziativa 'automobile intelligente'" (COM(2007)0541),
- vista la comunicazione della Commissione "Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo - Posizione della Commissione sulla relazione finale del gruppo ad alto livello CARS 21 - Un contributo alla strategia dell'Unione europea per la crescita e l'occupazione" (COM(2007)0022),
- vista la comunicazione della Commissione sull'iniziativa "automobile intelligente" - "Sensibilizzazione all'uso delle TIC per dei veicoli più intelligenti, più sicuri e più puliti" (COM(2006)0059),
- vista la comunicazione della Commissione "La logistica delle merci in Europa - La chiave per una mobilità sostenibile" (COM(2006)0336),
- vista la comunicazione della Commissione "Piano di azione per la logistica del trasporto merci" (COM(2007)0607),
- vista la comunicazione della Commissione relativa ad "una Strategia tematica sull'ambiente urbano" (COM(2005)0718),
- viste le proposte e gli orientamenti della Commissione e i pareri del Parlamento europeo sui Fondi strutturali e sul Fondo di coesione nonché sul settimo programma quadro di ricerca,
- vista la proposta riveduta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (COM(2007)817),
- vista la sua risoluzione del 20 febbraio 2008, sull'input da dare al Consiglio di

primavera 2008, sulla strategia di Lisbona¹,

- vista la sua risoluzione del 12 luglio 2007 su "Mantenere l'Europa in movimento – una mobilità sostenibile per il nostro continente"²,
- vista la sua risoluzione del 15 gennaio 2008 su "CARS 21: Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico"³,
- vista la sua risoluzione del 5 settembre 2007 sulla logistica delle merci in Europa – la chiave per una mobilità sostenibile⁴,
- vista la sua risoluzione del 26 settembre 2006 sulla strategia tematica sull'ambiente urbano⁵,
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema "Mobilità urbana",
- visto l'articolo 45 del suo regolamento,
- visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e della commissione per lo sviluppo regionale (A6-0252/2008),

A. considerando che i centri urbani (città e aree metropolitane) hanno da molteplici punti di vista una grande rilevanza per la vita dei cittadini UE; considerando che le città europee, malgrado la diversità delle loro strutture, sono confrontate con sfide e problemi analoghi legati all'inquinamento, alla congestione, al rumore e alla sicurezza stradale imputabili alla mobilità urbana malgrado la diversità delle loro strutture,

B. considerando che vi è l'urgente necessità di una nuova impostazione e di concezioni innovative sulla mobilità nelle città in quanto il trasporto urbano contribuisce in modo fondamentale al cambiamento climatico, all'inquinamento e ad altri problemi ambientali nonché ai conseguenti effetti negativi sulla qualità della vita e sulla salute degli abitanti delle città; considerando che questi problemi devono essere affrontati perché qualsiasi strategia globale UE volta a combattere il cambiamento climatico e altri problemi ambientali sia coronata da successo;

C. considerando che occorre valutare un'adeguata suddivisione dei compiti tra l'Unione europea e le aree urbane e i comuni, nel cui contesto l'Unione europea dovrebbe svolgere un ruolo chiaramente definito; considerando che in linea con il principio di una migliore regolamentazione e con i principi della sussidiarietà e della proporzionalità l'iniziativa comunitaria sulla mobilità urbana dovrebbe essere presa solo quando essa presenti un definito valore aggiunto europeo,

D. considerando che i principi del mercato interno europeo devono trovare riscontro

¹ Testi approvati, P6_TA(2008)0057.

² Testi approvati P6_TA(2007)0345.

³ Testi approvati P6_TA(2008)0007.

⁴ Testi approvati P6_TA(2007)0375.

⁵ GU C 306 E del 15.12.2006, pag. 182.

anche nella mobilità urbana,

- E. considerando che le città e i comuni europei dovrebbero essere in grado di scegliere tra una vasta gamma di strumenti flessibili in modo da poter predisporre un ventaglio di politiche calibrate per fornire soluzioni integrate, sostenibili, efficaci socialmente e economicamente redditizie per risolvere gli specifici problemi della mobilità; considerando che occorre puntare a soluzioni logistiche e ad uno spostamento verso modi di trasporto più sostenibili nell'ambito di tutti i modi e le aree di trasporto (pedoni, ciclisti, trasporti passeggeri pubblici e privati, distribuzione delle merci e servizi), per permettere una buona accessibilità ai centri cittadini e alleggerire i flussi del traffico, di grande importanza per i residenti, i visitatori, i pendolari, i produttori e i fornitori di beni e servizi, in particolare le PMI; considerando che occorre dare un'attenzione particolare all'interoperabilità degli strumenti selezionati in modo da consentire alle autorità in una fase successiva di applicare sanzioni alle violazioni connesse al traffico stradale nelle zone urbane su base transfrontaliera,
- F. considerando che la politica europea in materia di trasporti urbani dovrebbe tenere conto della coesione economica, sociale, territoriale e ambientale; considerando che occorre tenere conto specialmente delle condizioni e dei problemi particolari esistenti nei "nuovi" Stati membri,
- G. considerando che occorre tenere conto delle esigenze particolari dei lavoratori (pendolari), delle persone con mobilità ridotta, dei bambini (carrozine), dei meno abbienti e degli anziani; considerando che bisognerebbe ricordare che il rapido invecchiamento della popolazione europea porta a spostamenti demografici e a nuovi fabbisogni di mobilità nelle società;
- H. considerando fondamentale adottare una nuova ottica in materia di programmazione strategica della zone urbane, anticipando le sfide che nei prossimi decenni si presenteranno in campo ambientale, energetico e della mobilità,
- I. considerando che l'internalizzazione dei costi esterni è un importante passo sulla via della trasparenza dei costi nel settore dei trasporti; considerando che occorre valutare la possibilità di sovvenzionare in modo trasversale schemi di trasporto urbano sostenibile, onde garantire parità di trattamento tra il trasporto di merci e di passeggeri e tra le diverse modalità di trasporto; considerando che si devono avviare sforzi per sviluppare nuovi strumenti di finanziamento e per attivare meglio e più frequentemente gli strumenti di finanziamento esistenti, come i Fondi strutturali e di coesione, a favore di formule di mobilità urbana sostenibile,

Ruolo dell'Unione europea

1. accoglie con favore il suddetto Libro verde sui trasporti urbani in quanto base adatta per la discussione; accoglie inoltre con favore l'ampio coinvolgimento degli interessati nel processo di formazione delle posizioni e di formulazione delle future politiche dell'Unione europea in materia di trasporti urbani;
2. ritiene necessario definire nettamente gli ambiti di competenza dell'Unione europea in linea con i principi di proporzionalità e di sussidiarietà fissati nei

trattati; riconosce il principio che le autorità locali sono libere di adottare le proprie politiche di mobilità purché esse non violino la pertinente legislazione nazionale e comunitaria; contemporaneamente si aspetta che, applicando i suddetti principi, gli Stati membri, le città e i comuni siano consapevoli della propria responsabilità per una migliore organizzazione e pianificazione della mobilità urbana; si rende conto tuttavia che un'azione concertata sulla mobilità urbana all'interno della Comunità può offrire un chiaro valore aggiunto;

3. ritiene che l'Unione europea debba definire una strategia generale sulla mobilità urbana intesa a razionalizzare il ricorso all'automobile privata e a promuovere il passaggio verso modalità di trasporto sostenibili, sostenere gli impegni comunitari in materia di tutela ambientale e ridurre le emissioni di gas a effetto serra;
4. ritiene che nei seguenti settori sia necessario l'intervento a livello europeo e sollecita
 - lo sviluppo di un'impostazione di uno schema globale integrato in materia di mobilità urbana, che serva da quadro comune di riferimento per gli attori a livello europeo, nazionale, regionale e locale (comuni, cittadini, imprese e industrie); detto schema dovrebbe basarsi sui principi del mercato interno dell'Unione europea per la mobilità sostenibile e dovrebbe tenere conto della redditività delle città e dei suoi effetti sulla demografia (abbandono delle città); sottolinea che ciò dovrebbe rappresentare un chiaro incentivo per le città e per le zone urbane per redigere piani di mobilità urbana sostenibili (SUMP) integrati e comprensivi, ponendo l'enfasi su una programmazione cittadina e spaziale di lungo termine; in tale contesto invita la Commissione a esaminare come sia possibile collegare i SUMP ai progetti dell'Unione europea di cofinanziamento dei progetti di trasporto nelle città con più di 100 000 abitanti e alla legislazione, alle decisioni e agli obiettivi dell'Unione europea relativi alla riduzione degli incidenti, delle emissioni di CO₂, delle emissioni locali di gas e del rumore;
 - la raccolta di dati affidabili e comparabili su tutti gli aspetti della mobilità urbana e metropolitana tenendo in conto i cambiamenti futuri delle condizioni quadro (per esempio l'evoluzione demografica, la crescita economica, i cambiamenti climatici),
 - un inventario delle regolamentazioni comunitarie oggi vigenti riguardanti in modo diretto o indiretto la mobilità urbana, al fine di esaminare le eventuali possibilità di miglioramento e semplificazione,
 - una valutazione dell'attuazione e applicazione da parte degli Stati membri della legislazione europea che incide sui trasporti urbani, in particolare sul trasporto pubblico passeggeri,
 - un inventario delle iniziative locali adottate per rispondere a tutta una serie di questioni elencate nel Libro verde (ad esempio riguardanti i pedaggi, le "zone urbane pulite", la sicurezza nei trasporti pubblici, la normativa a protezione dei ciclisti ecc.); auspica che tale inventario costituisca la base per uno scambio delle migliori pratiche nei settori in questione;
 - il monitoraggio delle misure locali sull'accesso ai centri cittadini onde evitare nuovi ostacoli commerciali in seno al mercato interno UE;

- la creazione di una "Piattaforma europea per la mobilità urbana" o qualsiasi altro forum efficace che riunisca, in maniera comprensibile, tutti i dati, le prassi eccellenti e le informazioni di politica della mobilità urbana, per garantire ai cittadini e ai responsabili politici un accesso agevole a informazioni essenziali necessarie per l'elaborazione di politiche in materia di mobilità urbana; sottolinea che una siffatta piattaforma dovrebbe attingere quanto più possibile da banche dati, risolse e istituzioni esistenti, onde evitare oneri burocratici;
 - la valutazione dei costi esterni dei diversi vettori stradali e una verifica delle possibilità di internalizzarli;
5. chiede la collaborazione della Commissione con gli Stati membri onde superare gli ostacoli ai progetti urbanistici, evitando tuttavia di proporre una legislazione UE, suscettibile di limitare la flessibilità locale richiesta per risolvere i problemi della mobilità;

Legislazione

6. ritiene necessario che l'Unione europea tenga in considerazione le esigenze specifiche dei trasporti urbani in tutti i settori politici in cui può intervenire come legislatore (per esempio: politica di bilancio, politica ambientale, politica sociale e occupazionale, politica della concorrenza, politica industriale, politica regionale e di coesione, politica dei trasporti e della sicurezza stradale, e politica energetica);

Standardizzazione e armonizzazione

7. chiede l'introduzione di regolamentazioni e/o orientamenti europei specifici in materia di standardizzazione e armonizzazione, specialmente per quanto riguarda:
- la concezione e il funzionamento delle zone verdi e dei pedaggi; ritiene che la decisione sull'introduzione di queste misure dovrebbe essere presa a livello locale tenendo conto delle specifiche situazioni di ogni conurbazione; considerando che in base ai principi del mercato interno UE, occorre dare un'attenzione particolare alla loro struttura interoperabile in modo da consentire un flusso di traffico agevole e da evitare l'adozione di iniziative divergenti in diversi Stati membri;
 - i requisiti tecnici e organizzativi per l'interoperabilità dei diversi vettori di trasporto, sia di passeggeri che di merci,
 - la mobilità dei portatori di disabilità, degli anziani, delle persone con figli in tenera età e delle persone socialmente più vulnerabili,
 - il miglioramento della sicurezza stradale secondo la legislazione europea e nazionale,
 - l'accessibilità e l'interoperabilità delle tecnologie ITS per il loro uso in tutta l'Unione europea.

Diffusione e scambio delle prassi migliori

8. esige inoltre misure mirate ai fini della promozione dello scambio di prassi migliori, specialmente per quanto riguarda:

- l'utilizzazione ottimale delle infrastrutture esistenti, per esempio con schemi flessibili dell'utilizzazione della rete viaria,
 - l'adozione di soluzioni di trasporto multimodale e mobilità (strada, rotaia, vie navigabili),
 - biglietteria e sistemi di fatturazione integrati che semplificano l'accesso a modi diversi di trasporto e le soluzioni co-modalità;
 - l'elaborazione di piani su misura di mobilità sostenibile e di misure di sostegno nella programmazione territoriale e urbana ("città delle brevi distanze"), coinvolgendo fin dall'inizio tutte le parti interessate,
 - orientamenti per garantire la cooperazione interagenzie fra tutti i dipartimenti governativi locali e regionali e le società di utilità pubblica al momento di programmare piani regolatori delle zone urbane,
 - soluzioni innovative per un trasporto efficiente delle merci, in particolare per la distribuzione minuta delle merci all'interno delle città, che comprendano impianti sicuri di carico e scarico e che facilitino la gestione dell'"ultimo miglio",
 - servizi di trasporto sostenibili destinati alla mobilità dei turisti nelle aree urbane e suburbane;
 - orientamenti per una politica in materia di appalti pubblici ecologicamente consapevole,
 - miglioramento dei trasporti pubblici puliti di passeggeri incentrato sull'efficienza, la convenienza, la riduzione delle emissioni e l'accessibilità, anche per i disabili e le persone a mobilità ridotta, nonché sulla sicurezza,
 - la promozione di catene di mobilità sostenibile: percorso a piedi - bicicletta - car-sharing - car-pooling - taxi - mobilità collettiva/pubblica,
 - la migliore organizzazione dei trasporti a breve raggio,
 - misure di gestione del traffico per ottimizzare la logistica e la gestione della mobilità a favore della riduzione e/o dell'abbandono dei trasporti, per esempio il telelavoro o orari flessibili di lavoro e di apertura delle scuole,
 - le misure intese a promuovere la mobilità virtuale, quali ad esempio l'e-learning, l'e-banking, i teleacquisti e le teleconferenze;
 - l'introduzione di zone ecologiche e di sistemi di pedaggio;
 - politiche e pratiche in materia di parcheggi come l'introduzione di sistemi di guida al parcheggio;
 - il miglioramento e la diffusione dell'applicazione di sistemi di trasporto intelligenti (STI),
9. chiede la più ampia diffusione possibile dei dati concernenti questioni che incidono sulla mobilità urbana, come le statistiche Eurostat e CARE (base di dati comunitaria sugli incidenti stradali in Europa); chiede che venga aperto l'accesso alla base di dati CARE, il che costituirebbe un importante strumento per lo scambio di informazioni e conoscenze tecniche tra gli operatori del settore dei trasporti;
10. invita la Commissione a assistere le autorità locali promuovendo progetti pilota e

sperimentali riguardanti in particolare l'applicazione di un approccio integrato nelle questioni attinenti alla mobilità urbana, nonché fornendo assistenza per studi di pianificazione urbana;

Ricerca e sviluppo

11. sottolinea la necessità della ricerca e dello sviluppo nel campo del trasporto sostenibile, in particolare la necessità di promuovere il progresso tecnologico nello sviluppo di tecnologie pulite per gli autoveicoli; invita la Commissione e il Consiglio a investire in sistemi di trasporto urbano puliti, più efficienti, orientati ai consumatori e sicuri e ad adottare misure per creare un mercato per tali sistemi;
12. sottolinea che l'Unione europea deve svolgere un ruolo nello sviluppo e nella promozione dei sistemi di trasporto intelligente e nel finanziamento di tecnologie innovative, in quanto possono fornire un contributo significativo ad esempio al miglioramento della sicurezza stradale e del flusso del traffico e all'efficienza logistica; ritiene pertanto che dovrebbe essere promosso l'ulteriore sviluppo e soprattutto la crescente adozione degli STI nell'Unione europea;
13. invita la Commissione a redigere elenchi accessibili e compatibili dei progetti di ricerca e sviluppo in materia di mobilità urbana nel contesto dei vari programmi quadro dell'Unione europea, segnalando esempi pratici;

Coordinamento tra le autorità

14. sottolinea che lo scambio delle migliori pratiche per quanto concerne la gestione e un migliore coordinamento della mobilità è essenziale per migliorare i trasporti e la mobilità urbani, in quanto stanno evidenziandosi carenze come la mancanza di un'adeguata attribuzione delle responsabilità, l'assenza di coordinamento tra le varie autorità locali, regionali e nazionali, un coordinamento insufficiente nella pianificazione dei sistemi di trasporto urbani, suburbani e rurali; fa presente che un insufficiente coordinamento tra enti locali determina maggiori costi di consegna, aumento del traffico e quindi più inquinamento;
15. sollecita un migliore coordinamento tra enti locali vicini per assicurare un certo grado di coerenza ai fini di uno sviluppo sostenibile e armonioso delle infrastrutture di trasporto locali e regionali, come pure nelle zone transfrontaliere e altrove;

Approccio integrato

16. reputa necessario che lo sviluppo urbano e la pianificazione urbanistica procedano in maniera integrata, tenendo conto delle attuali e future necessità di trasporto urbano; ritiene altresì che vada privilegiata, nell'ambito dello sviluppo e l'ammodernamento delle grandi città, l'introduzione di collegamenti ferroviari veloci tra i centri cittadini e i terminali fluviali, ferroviari e aeroportuali e in particolare con le regioni periferiche;
17. rammenta che, data l'urbanizzazione sempre più rapida, occorre prestare maggiore attenzione alle periferie e alle conurbazioni;

Responsabilità dei singoli

18. sottolinea la responsabilità individuale dei cittadini e ritiene necessario incoraggiarli a soppesare con spirito critico il loro comportamento come utenti della strada e se possibile a partecipare attivamente ai forum locali sulla mobilità urbana; ritiene che quasi tutti i cittadini possono modificare le proprie abitudini, ad esempio per quanto riguarda l'uso dell'auto privata e di mezzi di trasporto alternativi (pedonale, bicicletta o trasporti pubblici) dando quindi il proprio contributo individuale per migliorare la pulizia e la qualità della vita delle zone urbane; chiede che le autorità nazionali, regionali e locali offrano opzioni alternative di mobilità per facilitare questi cambiamenti; invita inoltre le autorità europee, nazionali, regionali e locali a incrementare campagne di informazione e di educazione per sensibilizzare i cittadini sul proprio comportamento relativamente alla mobilità; sottolinea l'importanza particolare delle campagne educative per i più giovani;
19. sottolinea in tale contesto l'importanza del crescente successo della "Giornata senza macchine" nell'ambito della settimana della mobilità indetta dall'Unione europea; constata che nel 2007 1 909 città di 23 Stati membri hanno partecipato a questa iniziativa; invita la Commissione e gli Stati membri a continuare a incoraggiare l'iniziativa e a diffonderla ulteriormente;
20. considera necessario procedere a uno studio che analizzi in dettaglio i dati e chiarisca tutti gli aspetti del comportamento e delle scelte dei cittadini in fatto di mobilità urbana (trasporto individuale/trasporto pubblico); chiede che vengano raccolti nuovi dati su base normalizzata per quanto riguarda le questioni meno studiate, come il comportamento dei pedoni e dei ciclisti e le motivazioni che inducono i cittadini a preferire determinati modi di trasporto ad altri;

Finanziamento

21. ritiene che l'Unione europea può fornire un importante contributo al finanziamento di misure nel settore dei trasporti urbani di passeggeri e merci, per esempio con mezzi dei Fondi strutturali e di coesione, e sollecita la Commissione ad onorare le proprie responsabilità in materia; evidenzia, in relazione alle misure prescritte dalla legislazione comunitaria in materia di ambiente e trasporti, le responsabilità degli Stati membri a livello di finanziamento;
22. invita la Commissione ad elaborare specifici strumenti di economia di mercato che creino un contesto generale equilibrato, per rendere possibile la mobilità sostenibile nei centri urbani;
23. chiede che, nel contesto del prossimo riesame del bilancio, in futuro il finanziamento di progetti con fondi dell'Unione europea sia vincolato più rigidamente a condizioni e requisiti relativi ai trasporti sostenibili e alla protezione ambientale e ritiene che ciò rappresenti uno strumento adatto ai fini della promozione di concezioni di trasporto compatibile con l'ambiente e accessibile a tutti;
24. sollecita la Commissione a impegnarsi da sola o ad esempio d'intesa con la Banca europea per gli investimenti, per esaminare le possibilità attuali e future di finanziamento dei trasporti urbani; propone di redigere una guida esauriente che fissi in modo sistematico tutti i finanziamenti disponibili per i trasporti urbani;

sollecita inoltre la Commissione a verificare la questione delle sovvenzioni trasversali nel settore dei trasporti per garantire un trattamento equo tra tutti i modi di trasporto e tra i trasporti passeggeri e i trasporti di merci; inoltre dovrebbero essere valutati tutti gli aspetti del partenariato pubblico, privato e il loro possibile contributo a concetti sostenibili di mobilità urbana;

25. invita il suo Ufficio di presidenza e i suoi servizi a dare l'esempio dando attuazione alle decisioni del Parlamento e promuovendo misure di gestione della mobilità per i deputati, il personale e i visitatori, allo scopo di inserire la mobilità sostenibile nel campo di applicazione del regolamento EMAS del Parlamento;

o

o o

26. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.