

# CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XVIII  
N. 25

---

## IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

---

### **DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO, SU:**

Piano d'azione sulla mobilità urbana  
(COM(2009)490 definitivo)

---

*Approvato il 21 luglio 2010*

---

La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, il Piano di azione sulla mobilità urbana COM(2009)490 def., presentato dalla Commissione europea il 30 settembre 2009;

preso atto:

degli elementi acquisiti nel corso delle numerose audizioni svolte da questa Commissione nell'ambito del suo esame;

delle conclusioni adottate dal Consiglio trasporti il 24 giugno 2010 nelle quali si esprime apprezzamento per l'iniziativa della Commissione invitandola, tra l'altro, a indicare misure concrete e a perseguire gli obiettivi delineati nel Piano d'azione nel nuovo Libro bianco sui trasporti;

della crescente attenzione che l'opinione pubblica, e non esclusivamente gli esperti della materia, sta dedicando ai temi della mobilità urbana, in relazione all'impatto sulla qualità della vita e tenuto conto delle ricadute economiche, sociali e ambientali;

delle peculiarità che contraddistinguono il tessuto urbano delle città italiane per le quali appare indispensabile attivare politiche efficaci per la tutela dei centri storici, specie quelli di particolare valore e per il recupero delle aree periferiche in considerazione delle carenze che hanno contraddistinto le politiche urbanistiche, dei trasporti e infrastrutturali degli scorsi decenni, prive della capacità di progettare secondo logiche coerenti e strategie di ampio respiro;

della necessità di dedicare sempre maggiore attenzione agli aspetti riguardanti la sicurezza del trasporto urbano,

con particolare riferimento agli utenti più vulnerabili della strada, considerato l'ancora troppo elevato numero di vittime di incidenti;

dell'incidenza molto elevata del trasporto su gomma e dell'inadeguato sviluppo del trasporto pubblico, specie su rotaia, che contraddistingue le città di maggiori dimensioni del paese, con conseguente congestione del traffico e rallentamento dei tempi di percorrenza;

del fatto che la mobilità urbana è un fattore determinante per la crescita economica, l'occupazione e la competitività, atteso che ogni anno l'economia europea perde circa 100 miliardi di euro, ovvero l'1 per cento del PIL, a causa della congestione nelle città;

dell'incidenza che politiche coerenti ed efficaci per la promozione della mobilità urbana possono assumere ai fini del perseguimento di obiettivi fondamentali, definiti dall'Unione europea in materia di tutela della salute e dell'ambiente, di cambiamenti climatici ed energie rinnovabili, nonché di obiettivi generali perseguiti dalle politiche europee coinvolte;

rilevata l'esigenza che il presente documento finale sia trasmesso al Parlamento europeo, al Consiglio dell'Unione europea e alla Commissione europea, nell'ambito del dialogo politico;

esprime una valutazione complessivamente positiva sottolineando:

in relazione alla posizione del Governo per la definizione di proposte legislative e relativamente alle deliberazioni delle competenti istituzioni comunitarie, le seguenti esigenze:

a) valorizzare il Piano della Commissione europea come occasione per af-

frontare la tematica secondo un approccio integrato e coerente, che definisca con chiarezza le priorità e sappia conciliare le iniziative da assumere in materia di politica dei trasporti con le altre politiche dell'Unione quali la politica industriale, la politica ambientale e di gestione del territorio, il turismo, le politiche sociali, con particolare riferimento alla tutela della salute;

*b)* attivare un coordinamento interistituzionale, al fine di superare l'attuale frammentazione della disciplina e delle competenze in materia di mobilità urbana e consentire in tal modo agli operatori pubblici e privati di disporre di un assetto conforme e sufficientemente inequivoco al quadro di riferimento definito dall'Unione europea. In tale prospettiva si potrebbe mutuare l'esperienza già maturata con l'istituzione dei coordinatori per i progetti della rete transeuropea di trasporto;

*c)* predisporre misure concrete per rafforzare le iniziative adottate a livello nazionale e locale secondo una logica di area vasta, che superi i confini del singolo comune per comprendere l'intero bacino metropolitano della domanda di trasporto. A tale riguardo si sottolinea la necessità di favorire una pianificazione strategica ed integrata dei trasporti, da sottoporre a periodici aggiornamenti sulla base dell'evoluzione delle situazioni concrete, degli sviluppi delle tecnologie e della soddisfazione dei cittadini, favorendo un efficiente utilizzo delle infrastrutture esistenti, anche mediante una loro riconversione a favore del trasporto locale. Tale prospettiva deve inoltre considerare le criticità connesse ai flussi di entrata e di uscita dai centri urbani rispondenti alle esigenze di lavoro;

*d)* per quanto concerne la politica dei trasporti, raccordare le scelte in materia di mobilità urbana alle priorità strategiche sull'intermodalità, con particolare riferimento alle reti TEN, in modo da consentire alle aree urbane di maggiori dimensioni di svolgere la loro funzione di punti di interconnessione efficienti e of-

fruire un efficiente sistema di trasporto « ultimo miglio » sia per le merci sia per i passeggeri;

*e)* valorizzare pienamente, anche sotto il profilo dello stanziamento di risorse adeguate, i vantaggi potenziali dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS), che possono rivestire un ruolo strategico consentendo di convogliare il traffico sulle modalità di trasporto meno congestionate; sistemi innovativi e tecnologicamente avanzati possono inoltre consentire un più razionale utilizzo delle infrastrutture esistenti, la riduzione dei tempi di spostamento e dei ritardi dovuti alla congestione, la riduzione degli incidenti e delle emissioni inquinanti; a tal fine rivestono particolare importanza sia i sistemi di infomobilità sia i sistemi che facilitano comportamenti di guida ecocompatibili, dei quali sono dotati i mezzi di ultima generazione, la cui incentivazione potrebbe essere anche rafforzata dalle decisioni che l'Unione europea assumerà in materia di regolamentazione delle patenti di guida e del relativo aggiornamento dei criteri cui ispirare l'esame di rilascio (consumi energetici, comportamenti di guida volti al rispetto della sicurezza stradale, eccetera);

*f)* assumere le iniziative idonee, anche ispirandosi alle migliori pratiche e alle esperienze più avanzate e immediatamente apprezzabili da parte dei cittadini, per disincentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto privati, in particolare di quelli più inquinanti, e ricorrere a forme originali di trasporto meno costose e a basso impatto inquinante, con particolare attenzione alla diffusione della mobilità ciclistica, prevedendo adeguati investimenti da parte dell'Unione europea per risorse per la realizzazione di infrastrutture, il sostegno all'intermodalità (estensione del diritto al trasporto bici su treni, metropolitane, autobus attrezzati, ricovero bici nelle stazioni di trasporto pubblico) e per il finanziamento della ricerca e l'elaborazione statistica dei dati comparabili, soprattutto al fine di migliorare la sicurezza degli utenti più vulnerabili della strada;

g) sempre al fine di concorrere all'obiettivo di favorire forme di trasporto alternativo a quello privato, appare necessario che il trasporto pubblico locale, le attività relative allo svolgimento di servizi essenziali (raccolta rifiuti e pulizia delle strade, interventi di manutenzione) e il trasporto merci per conto proprio e conto terzi raggiungano progressivamente, ma il più rapidamente possibile, gli obiettivi in materia di sostenibilità ambientale, economica e logistica; a tal fine occorre opportunamente incentivare il rinnovo del parco autobus circolante in Italia che presenta un'età media superiore alla media europea ed incentivare il rinnovo dei veicoli commerciali promuovendo l'impiego di quelli di ultima generazione. Questi, infatti, presentano emissioni ridotte, costi gestionali significativamente inferiori, che potrebbero costituire un sostegno permanente in periodi di crisi economica come l'attuale e si integrerebbero meglio in una rete logistica di ultima generazione; si pensi alla possibilità di incentivarne l'utilizzo nell'ultimo miglio, sostituendo gradualmente i veicoli ad alimentazione tradizionale;

h) sostenere la proposta dell'istituzione di un Osservatorio della mobilità urbana (tema 5 azione 17) a condizione che esso svolga funzioni specifiche, che non si sovrappongano a quelle già esistenti, definendone i compiti con chiarezza. L'attività primaria dell'Osservatorio dovrebbe consistere nel monitoraggio dell'attività normativa e degli strumenti dell'Unione europea inerenti la mobilità urbana, nella raccolta di dati su standard qualitativi, pratiche applicative, tecnologia, aspetti contrattuali, diritti degli utenti, scambio di buone prassi e monitoraggio degli sviluppi del settore; nell'elaborazione di soluzioni concrete e flessibili, nel rispetto delle peculiarità, tenendo sempre presenti le finalità da perseguire. A tal fine appare indispensabile l'organizzazione sistematica standardizzata delle informazioni e la loro messa in rete;

i) in riferimento ai finanziamenti (azioni 2, 14 e 15 del Piano) si sottolinea

l'urgenza di disporre di un quadro complessivo dei finanziamenti specifici per la mobilità urbana e, in particolare, per la mobilità urbana sostenibile, atteso che attualmente tali informazioni, in assenza di un coordinamento tra le diverse fonti, appaiono ancora troppo frammentarie, in considerazione del fatto che la dimensione della mobilità urbana è ricompresa all'interno di altre politiche dell'Unione europea (coesione, ambientale e sanitaria); appare altresì opportuno evidenziare l'esigenza di disporre di un quadro tendenzialmente stabile di risorse;

sul piano nazionale, sottolinea la necessità che il Governo si impegni:

a considerare prioritaria l'esigenza di superare la logica emergenziale ed episodica degli interventi che nell'ambito della mobilità urbana troppo spesso ha indotto a ricorrere alle misure estreme dei blocchi della circolazione veicolare, piuttosto che a realizzare politiche coerenti e strutturali per fronteggiare la congestione e ridurre le emissioni inquinanti;

a promuovere il coordinamento tra le iniziative e le competenze dei diversi soggetti, pubblici e privati, coinvolti nella progettazione e nella attuazione delle politiche di mobilità urbana, in primo luogo attraverso lo scambio di informazioni tra amministrazioni locali e associazioni e fondazioni, che contribuiscono con specifici progetti ad incentivare la mobilità sostenibile e le politiche integrate sul territorio;

a potenziare una strategia di intervento di medio e lungo periodo nel campo della mobilità urbana, che integri le politiche settoriali dei trasporti con quelle più generali relative alle modalità d'uso del territorio, quale ad esempio quelle connesse alla gestione dei flussi turistici;

a definire una pianificazione della mobilità sulla base di schemi unitari e integrati, mediante la predisposizione di appositi strumenti, ovvero il ricorso a quelli già disponibili, Piani urbani del

traffico (PUT) e Piani urbani della mobilità (PUM), per i quali peraltro appare auspicabile un più diffuso utilizzo, garantendo certezza nella definizione e attribuzione delle competenze e nei tempi di attuazione;

a favorire tutte le iniziative suscettibili di ridurre il numero dei mezzi privati, in particolare quelli più inquinanti, che accedono, circolano e sostano all'interno delle zone di maggior pregio ovvero di quelle a più alta intensità abitativa, ampliando progressivamente, attraverso le opportune sperimentazioni, le aree soggette a traffico limitato, e contestualmente potenziando, con opportuni finanziamenti, i trasporti pubblici, razionalizzando i percorsi e garantendo corsie protette;

sempre al fine di ridurre il traffico privato, a favorire il trasporto non motorizzato attraverso la creazione di percorsi dedicati e protetti e una razionale suddivisione funzionale della rete stradale, in modo da riservare alcune strade a specifiche finalità, evitando, ove possibile, l'uso promiscuo, anche al fine di migliorare la sicurezza stradale;

ad utilizzare in modo efficace l'informazione e la promozione di campagne pubblicità/progresso per tutte le forme di mobilità diverse dall'automobile e, in particolare, per la mobilità ciclistica, al fine di dedicare maggiore attenzione ai cittadini, alla loro salute, qualità della vita, educazione ambientale, dedicando una particolare attenzione alla formazione dei più giovani anche in ambito scolastico;

a creare un ambiente favorevole per la diffusione su larga scala dei veicoli a basse emissioni e a emissioni zero, come

ad esempio i veicoli a metano, i veicoli ibridi e quelli che utilizzano biocarburanti, nonché i veicoli elettrici, con particolare attenzione alla diminuzione delle emissioni climalteranti, anche alla luce dell'impegno a contenere il surriscaldamento globale al di sotto dei 2° C, sottoscritto — seppure su base volontaria — dai Paesi ONU al vertice di Copenaghen 2009; a tal fine, a favorire lo sviluppo, in accordo con istituzioni, amministrazioni locali, società elettriche, altre società specializzate e istituti finanziari e di credito, di una rete capillare di punti di ricarica e assistenza su tutto il territorio, secondo uno standard unico per le prese elettriche — supportata da un'idonea sperimentazione;

ad assumere tutte le iniziative, anche normative, necessarie all'omologazione ed alla standardizzazione dei prodotti per migliorare la mobilità urbana, al fine di favorire la crescita e la competitività del sistema Italia;

a diffondere la conoscenza degli strumenti di *project financing*, dell'attività della Banca europea per gli investimenti (BEI) per la mobilità urbana, sia come finanziatore, sia come *adviser*, tenendo conto dei possibili sviluppi futuri e delle opportunità di miglioramento degli strumenti esistenti (assistenza tecnica specializzata, supporto alla pianificazione e allo sviluppo di progetti integrati innovativi, finanziamenti a lungo termine), nonché del valore aggiunto in termini di scambio di informazioni a livello tecnico e finanziario; contestualmente a favorire tutte le iniziative necessarie a consentire alla ricerca italiana di operare negli ambiti richiamati, cogliendo pienamente le opportunità offerte dall'Unione europea.

ALLEGATO

## PARERE DELLA XIV COMMISSIONE

(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione Politiche dell'Unione europea,

esaminata la Comunicazione della Commissione europea al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni « Piano d'azione sulla mobilità urbana » (COM(2009)490 def.), relativo al periodo 2009-2012, che tiene conto dei risultati della consultazione sul Libro verde in materia di mobilità urbana (COM(2007) 551), dalla quale è emersa l'esigenza di un'azione in tale ambito, anche al fine di fronteggiare le continue sfide che si pongono con la crescente urbanizzazione e il conseguente impatto rilevante sui trasporti urbani;

espresso apprezzamento per l'attenzione che la Commissione europea dedica al tema della mobilità urbana, particolarmente sentito dai cittadini e da tutti gli attori coinvolti e che, oltre al settore specifico dei trasporti, tocca diversi aspetti delle politiche dell'UE;

tenuto conto che il Piano fornisce un quadro di riferimento per futuri interventi a livello UE, al duplice scopo di offrire incentivi e sostegno alle autorità locali, regionali e nazionali affinché sviluppino e mettano in atto politiche di mobilità urbana e di migliorare le conoscenze dei responsabili a tutti i livelli affinché sviluppino e mettano in atto politiche integrate, debitamente informate ed innovative;

condivisa pienamente la necessità di un intervento a livello UE e preso atto del suo valore aggiunto nell'ottica del supera-

mento della frammentazione degli approcci locali, regionali e nazionali, al fine di integrare le iniziative adottate a tutti i livelli;

rilevata altresì l'esigenza che il presente parere sia trasmesso, unitamente al documento finale approvato dalla Commissione di merito, al Parlamento europeo e alla Commissione europea nell'ambito del dialogo politico;

esprime

## PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti osservazioni:*

valuti la Commissione di merito l'opportunità di segnalare al Governo l'esigenza di adoperarsi per:

*a)* considerato che le 20 azioni prospettate nel Piano di azione della Commissione europea dovranno tradursi, secondo tempi già indicati, in iniziative concrete, destinare nel quadro finanziario dell'UE post 2013 adeguate risorse aggiuntive a tal fine, considerati i benefici che potrebbero derivare dalla loro attuazione per i cittadini e le imprese, tra i quali: qualità della vita, tutela dell'ambiente e del territorio, coesione sociale, sistema di trasporti efficiente;

*b)* considerato, inoltre, che la maggior parte delle spese in questo settore è coperta dai bilanci locali, regionali e nazionali, assumere tutte le iniziative necessarie a favorire il ricorso a fondi comu-

nitari diffondendo la massima conoscenza delle offerte nel settore della mobilità urbana sostenibile nell'ambito dei Fondi strutturali, del Fondo di coesione e della Banca europea per gli investimenti (BEI), considerato peraltro che ciò potrà esercitare un effetto leva sui finanziamenti privati;

c) garantire il miglioramento delle conoscenze dei responsabili a tutti i livelli affinché sviluppino e mettano in atto politiche integrate, debitamente informate, innovative e virtuose necessarie per affrontare le questioni complesse e multidimensionali relative alla mobilità urbana;

d) ferma restando la necessità di avere un quadro comune di riferimento per la mobilità urbana, a livello UE, anche al fine di creare il raccordo tra la politica dei trasporti ed altre politiche, con particolare riferimento alla politica industriale e di tutela ambientale e gestione del territorio, nonché agli aspetti sociali dell'accessibilità e della mobilità, tenere conto del fatto che le città si trovano ad affrontare problemi diversi in funzione della posizione geografica e delle dimensioni;

e) tenere conto della complessità del ruolo dei sistemi di trasporto urbano

e della loro gestione nel sistema di trasporto europeo, nonché i rapporti tra le città e le periferie o le zone limitrofe, l'interdipendenza tra le varie modalità di trasporto, i limiti spaziali dell'ambiente urbano; valutare a tale scopo l'implicazione dell'introduzione con il Trattato di Lisbona della coesione territoriale tra gli obiettivi delle politiche dell'UE, accanto a quella economica e sociale, con particolare riferimento al nuovo articolo 174 del TFUE;

f) prestare particolare attenzione ai principali nodi della rete transeuropea di trasporto ed ai loro punti di connessione locali e regionali, in considerazione dell'imprescindibile integrazione, interoperabilità e interconnessione tra le varie modalità di trasporto, al fine di favorire il trasferimento verso modalità più rispettose dell'ambiente e un'efficiente logistica del trasporto merci;

g) sostenere la necessità di incentivare l'uso di mezzi di trasporto alternativi alle auto private — quali biciclette elettriche, scooter, motociclette e taxi — attraverso nuove forme di mobilità (*car-sharing*, *car-pooling* e *bike-sharing*) nonché la disponibilità di trasporti pubblici a prezzi contenuti e che rispondano alle esigenze delle famiglie.