



2022/2023(INI)

2.2.2023

PARERE

della commissione per lo sviluppo regionale

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sul nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana
(2022/2023(INI))

Relatore per parere: Marcos Ros Sempere

PA_NonLeg

SUGGERIMENTI

La commissione per lo sviluppo regionale invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. evidenzia che il Green Deal europeo, la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana riconoscono l'importanza di una mobilità urbana sicura, affidabile, accessibile, a prezzi abbordabili e inclusiva per promuovere l'inclusione sociale nelle transizioni verde e digitale; esorta la Commissione a definire con maggiore chiarezza misure sociali e fisiche specifiche in materia di accessibilità economica, sulla base della valutazione della fattibilità di programmi di mobilità che offrano trasporti pubblici gratuiti o parzialmente gratuiti in funzione delle capacità finanziarie delle autorità locali, proponendo nel contempo regimi di sostegno per le comunità più povere, in modo che tutti gli europei abbiano a disposizione una mobilità di qualità, pulita, accessibile e sostenibile;
2. invita la Commissione a fare dell'equità sociale e della coesione territoriale uno dei punti focali dello sviluppo dei piani di mobilità urbana sostenibile, dato che tali piani hanno un impatto maggiore sulle zone regionali al di fuori degli snodi della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e includono un maggior numero di comuni, città e zone funzionali; sottolinea che la proposta di revisione della TEN-T prevede un aumento del numero di nodi urbani e fissa come obiettivo quello di dotare ciascuna regione europea di almeno un nodo urbano; ricorda che la transizione verso una mobilità più fluida, pulita e sostenibile offre opportunità di creare nuovi posti di lavoro, in particolare per i giovani;
3. esorta la Commissione a definire con maggiore chiarezza misure di accessibilità specifiche per rendere i trasporti pubblici accessibili a tutti i cittadini, in particolare alle persone con disabilità e agli altri utenti vulnerabili; sottolinea i vantaggi derivanti dal coinvolgimento degli utenti già nella fase iniziale di pianificazione e dalla promozione di progetti integrati volti a ripensare le strade in prossimità delle scuole e delle istituzioni e a elaborare un sistema di strade sicure per i cittadini, promuovendo modi di viaggio attivi e non motorizzati; chiede agli enti locali e regionali di adottare regimi di mobilità di transizione che sostengano l'acquisto di biciclette mettendo a disposizione infrastrutture più protette a tal fine, il che consentirà di migliorare i collegamenti con le città e le zone rurali, alla luce della crisi energetica e dell'aumento dei costi della mobilità per molti cittadini; chiede maggiori corsi di formazione nelle scuole in materia di sicurezza alla guida di vetture e di biciclette e limiti di velocità più bassi, come ad esempio quello dei 30 km orari nelle zone residenziali, il che genererà sinergie positive tra le economie in termini di risparmio energetico, sicurezza e sostenibilità; invita la Commissione a integrare meglio gli obiettivi e le azioni dell'UE in materia di sicurezza stradale negli orientamenti sui piani di mobilità urbana sostenibile, monitorando e promuovendo esempi di migliori pratiche;
4. plaude alla proposta della Commissione di migliorare i 19 indicatori della mobilità urbana sostenibile entro il 2022; invita la Commissione a conferire priorità

all'assegnazione dei fondi agli Stati membri, alle regioni, alle città e ai comuni i cui progetti migliorano gli indicatori e sono in linea con i piani di mobilità urbana sostenibile, al fine di evitare eventuali limitazioni nell'attuazione pratica degli strumenti finanziari dell'UE per il finanziamento della mobilità urbana; invita inoltre la Commissione ad aumentare gli importi per i programmi e gli strumenti finanziati dall'UE nel prossimo quadro finanziario pluriennale, nonché a incrementare i finanziamenti per le regioni meno sviluppate nel quadro della politica di coesione;

5. pone in rilievo l'importanza della cooperazione a tutti i livelli di governance e chiede una migliore accessibilità e connettività tra le zone urbane, periurbane, rurali e transfrontaliere, come pure nodi multimodali per i passeggeri; chiede inoltre un accesso senza restrizioni a trasporti intelligenti, sostenibili e a prezzi abbordabili per tutti; sottolinea che l'Unione dispone ora di tecnologie pionieristiche per sostenere l'interconnettività tra le aree urbane e non, tra le aree suburbane nell'ambito di una città e la loro interconnessione con le aree periurbane, rurali periurbane e transfrontaliere, nonché per garantire una connettività migliore e più sostenibile tra le capitali europee e le grandi città;
6. sottolinea la necessità di una fitta e ampia rete di trasporto che colleghi le città, le zone periurbane e rurali al fine di sfruttare appieno il potenziale di tali zone; invita la Commissione a sostenere un trasporto transfrontaliero efficiente che contribuisca all'occupazione, anche mediante l'estensione della rete ferroviaria ad alta velocità, in particolare nelle zone dell'Europa orientale in cui non esiste o è scarsamente sviluppata, in linea con le raccomandazioni della Corte dei conti europea secondo cui la linea ferroviaria ad alta velocità è un modo di trasporto confortevole, sicuro, flessibile e sostenibile dal punto di vista ambientale (vedasi la relazione speciale n. 19/2018);
7. evidenzia la necessità di un nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana che coinvolga le autorità regionali e locali e tenga conto delle specificità delle regioni urbane, ultraperiferiche, insulari e montane; invita la Commissione a sviluppare strumenti volti a migliorare la mobilità urbana in tutte le regioni, compresa la creazione di piani di mobilità urbana a livello regionale oltre che nazionale; osserva che sia i piani nazionali che quelli regionali dovrebbero integrare la prospettiva di genere, nonché l'inclusione dei bambini e delle persone con disabilità; sottolinea inoltre che la Commissione deve presentare obiettivi concreti per il trasferimento modale verso la mobilità attiva e il trasporto pubblico; invita la Commissione a conferire priorità, nel quadro di Orizzonte Europa, ai progetti volti a migliorare la mobilità urbana e l'interconnessione tra città e periferie, oltre ai finanziamenti del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e del Fondo di coesione destinati allo sviluppo urbano sostenibile; raccomanda alla Commissione di basarsi sull'esperienza acquisita in passato per contribuire a generare dati di migliore qualità sulla mobilità urbana e a conseguire tali obiettivi;
8. ricorda che le zone urbane nelle regioni ultraperiferiche si trovano ad affrontare vincoli strutturali e sfide specifiche in materia di trasporti e che in tali regioni occorre garantire la continuità territoriale e la connettività; ribadisce il suo invito alla Commissione a elaborare un programma specifico a tal fine, sul modello del programma di soluzioni specifiche per ovviare alla lontananza e all'insularità (POSEI) in agricoltura, allo scopo di compensare gli svantaggi strutturali di tali regioni nel settore dei trasporti;

9. pone l'accento sulla necessità che gli Stati membri coordinino le procedure di pianificazione dei progetti e degli investimenti transfrontalieri nei corridoi transnazionali in modo che tali progetti progrediscano allo stesso ritmo in tutti i paesi; invita la Commissione a proporre un nuovo progetto di meccanismo transfrontaliero europeo al fine di garantire soluzioni a lungo termine a tali questioni;
10. evidenzia la necessità di riorganizzare lo spazio pubblico nelle città dell'UE, destinando maggiori finanziamenti e infrastrutture alla mobilità attiva e alla micromobilità accessibili a tutti i livelli della società e fornendo una connettività e un accesso adeguati a livello interterritoriale e intraterritoriale, ad esempio aumentando il numero di parcheggi agli ingressi delle aree urbane per garantire un accesso agevole ai diversi modi di trasporto pubblico, compresa la creazione di "corsie blu" lungo i corsi d'acqua, evitando divisioni territoriali e sociali e garantendo nel contempo che la coesione sociale rimanga inalterata; sottolinea che tali cambiamenti nell'uso dello spazio pubblico dovrebbero essere realizzati attraverso un approccio dal basso verso l'alto, in cui i cittadini e le diverse comunità prendano parte ai cambiamenti; ricorda che il FESR e il Fondo sociale europeo Plus consentono l'uso di strumenti partecipativi di sviluppo locale e li incoraggiano aumentando del 10 % l'importo previsto per tali programmi attraverso il cofinanziamento;
11. sottolinea, a tale riguardo, l'importante ruolo che i treni urbani, suburbani e regionali devono svolgere per gli spostamenti quotidiani da e verso le aree urbane; insiste sulla necessità di garantire investimenti adeguati per assicurare un servizio affidabile in termini di frequenza e puntualità, nonché di adattare il materiale rotabile, ove necessario, per destinare uno spazio sufficiente a parcheggi per biciclette ben progettati e sicuri, al fine di consentire un aumento sostanziale dell'uso combinato di trasporto ferroviario e biciclette;
12. evidenzia il ruolo e l'importanza della politica di coesione e della sinergia tra i diversi fondi, tra cui il Fondo per una transizione giusta, il FESR, il Fondo di coesione, il meccanismo per collegare l'Europa e Orizzonte Europa, nel promuovere una mobilità multimodale sostenibile, con particolare attenzione agli investimenti in infrastrutture di trasporto pubblico più verdi, intelligenti e sostenibili, alla mobilità condivisa e agli spostamenti in bicicletta, nel quadro della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio, nonché nel fornire le soluzioni migliori per i cittadini; incoraggia gli Stati membri e le autorità locali e regionali a rafforzare la visibilità dell'impronta di carbonio dei tragitti in trasporto pubblico per i loro utenti;
13. sottolinea che le ambizioni e gli obiettivi di mobilità urbana richiedono finanziamenti adeguati a lungo termine, in particolare alla luce dell'aumento dei costi derivante dalla crisi energetica provocata dalla guerra in Ucraina, nonché altri strumenti di sostegno non finanziario; auspica, a tale proposito, una combinazione di finanziamenti pubblici nazionali ed europei sufficienti, anche con il coinvolgimento della Banca europea per gli investimenti, nonché la rapida attuazione dei relativi programmi e progetti dell'Unione esistenti, in modo da consentire un aumento dei finanziamenti disponibili, con l'assegnazione diretta alle autorità locali, ove possibile, prestando particolare attenzione alle esigenze delle città più piccole; auspica inoltre finanziamenti ambiziosi per la mobilità urbana oltre il quadro finanziario pluriennale 2021-2027;

14. prende atto dell'emergere di aree povere in termini di mobilità, con un accesso pubblico meno diretto alle città, causato dal trasferimento di spazi pubblici alla costruzione di infrastrutture per il traffico stradale, che accentua il divario tra le aree urbane e periurbane e ostacola la coesione a livello europeo; evidenzia che la pianificazione delle infrastrutture urbane dovrebbe contribuire a migliorare la disponibilità di trasporti pubblici, biciclette e mobilità condivisa e a recuperare lo spazio pubblico; sottolinea l'importanza dei nodi di mobilità condivisa adatti a tutti i modi di trasporto presso le stazioni del trasporto pubblico per risolvere il cosiddetto "problema dell'ultimo miglio" e per fornire connettività fisica a tutti i cittadini ovunque essi scelgano di vivere, senza che sia necessario utilizzare veicoli privati;
15. esorta la Commissione e gli Stati membri a incentivare e rafforzare una rete affidabile e puntuale di servizi di trasporto pubblico sviluppando infrastrutture adeguate e aumentandone l'attrattiva al fine di conseguire gli obiettivi di neutralità climatica entro il 2050; apprezza la tendenza a sostituire i veicoli alimentati a combustibili fossili con veicoli elettrici o alimentati da energie alternative, a condizione che non comporti lacune sociali o territoriali; invita gli Stati membri ad accelerare la diffusione di stazioni di ricarica per i veicoli elettrici nelle aree urbane;
16. sottolinea che il nuovo Bauhaus europeo collega il Green Deal agli spazi di vita nelle città e nei territori, compresi gli spazi pubblici, abbracciando nel contempo il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, con l'obiettivo di trasformare le società dell'UE tenendo conto anche della sostenibilità, dell'estetica e dell'inclusione.
17. invita la Commissione e gli Stati membri a promuovere "zone a basse emissioni" nelle aree urbane, in particolare quelle più dense, per rafforzare una mobilità più pulita e prepararsi al divieto di vendita di nuovi veicoli a combustione in tutta l'UE a partire dal 2035; ritiene che tali zone debbano essere introdotte gradualmente, tenendo conto delle esigenze di tutti gli utenti, in particolare dei più vulnerabili; ritiene che tasse efficaci sul carbonio siano uno strumento importante delle politiche di mobilità rispettose del clima; insiste, a tale proposito, sul fatto che le entrate generate da tali tasse dovrebbero essere utilizzate per accelerare il necessario trasferimento modale nel quadro della transizione verde;

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE IN SEDE DI COMMISSIONE
COMPETENTE PER PARERE**

Approvazione	25.1.2023
Esito della votazione finale	+: 29 -: 0 0: 6
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoş Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Corina Creţu, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elżbieta Kruk, Nora Mebarek, Martina Michels, Denis Nesci, Niklas Nienaaß, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, André Rougé, Susana Solís Pérez
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Hannes Heide, Jan Olbrycht, Mauri Pekkarinen, Rovana Plumb, Bronis Ropé
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Jordi Cañas, Gilles Lebreton

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

29	+
NI	Chiara Gemma
PPE	Pascal Arimont, Isabel Benjumea Benjumea, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Andrey Novakov, Jan Olbrycht
Renew	Stéphane Bijoux, Jordi Cañas, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Adrian-Dragoş Benea, Corina Creţu, Matthias Ecke, Hannes Heide, Nora Mebarek, Rovana Plumb, Marcos Ros Sempere
The Left	Martina Michels, Younous Omarjee
Verts/ALE	François Alfonsi, Rosa D'Amato, Niklas Nienaß, Caroline Roose, Bronis Ropë

0	-

6	0
ECR	Elzbieta Kruk, Denis Nesci
ID	Gilles Lebreton, Alessandro Panza, André Rougé
Renew	Ondřej Knotek

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti