C/2025/4211

20.8.2025

Parere del Comitato economico e sociale europeo
Pianificare la mobilità urbana sostenibile nell'UE
(parere d'iniziativa)

(C/2025/4211)

Relatrice: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Correlatore: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Consiglieri	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (per la relatrice) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (per il relatore)
Decisione dell'Assemblea plenaria	23.1.2025
Base regolamentare	Articolo 52, paragrafo 2, del Regolamento interno
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture e società dell'informazione
Adozione in sezione	27.5.2025
Adozione in sessione plenaria	19.6.2025
Sessione plenaria n.	597
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	111/1/3

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Un buon sistema di mobilità urbana è essenziale per la qualità della vita della nostra società, per condizioni di lavoro adeguate e per la competitività economica. Dipende da molte persone e molte persone dipendono da esso. Preparare i nostri sistemi di mobilità urbana alle nuove sfide del nostro tempo richiede un'azione collettiva e la mobilitazione di capitale finanziario, politico e sociale.

1.2. È necessario orientare i nostri sistemi di mobilità urbana verso la sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Occorre fare progressi su tutti e tre i fronti, o non si potrà progredire affatto, almeno non nella misura e con la rapidità di cui abbiamo bisogno.

1.3. Nella mobilità urbana sono in corso cambiamenti che rappresentano sia minacce che opportunità. Un'azione efficace richiede una strategia solida per difendere il bene pubblico, provvedimenti su misura, la volontà politica di attuare tali provvedimenti e la capacità organizzativa di tradurre in pratica tale volontà.

1.4. Per migliorare la mobilità urbana e ridurne l'impatto ambientale, occorre mettere a punto piani di mobilità urbana sostenibile (PMUS). Il CESE invita gli Stati membri a elaborare programmi nazionali per assistere gli enti locali e regionali nello sviluppo e nell'attuazione dei PMUS attraverso orientamenti, sviluppo di capacità e finanziamenti; chiede alla Commissione di sostenere il proseguimento e l'espansione delle reti CIVINET.

1.5. Il quadro finanziario pluriennale (QFP) post-2027 sarà essenziale per promuovere la mobilità sostenibile e perseguire gli obiettivi dell'UE in materia di TEN-T, tutela dell'ambiente e sicurezza stradale. La Commissione dovrebbe incoraggiare l'uso dei PMUS come riserva di investimenti, il che offrirebbe anche un incentivo positivo per l'allineamento agli obblighi in materia di TEN-T per i nodi urbani.

1.6. I PMUS sono fondamentali per uno sviluppo regionale equilibrato. La mobilitazione della creatività e del capitale sociale delle regioni costituisce un passo fondamentale; le organizzazioni dei datori di lavoro, dei lavoratori e della società civile hanno un ruolo fondamentale da svolgere e devono essere incoraggiate a contribuire a tale dialogo. È importante coinvolgere tutti i soggetti interessati a livello locale, nazionale e dell'UE nella pianificazione, anche quella relativa alle questioni transfrontaliere.

1.7. Nel pianificare la mobilità «urbana», dobbiamo considerare che la vita sociale ed economica delle aree urbane si estende anche nelle zone suburbane, periurbane e rurali e che occorre tenere conto delle loro opinioni e delle loro esigenze. La mancanza di efficienza del sistema di mobilità crea e sostiene il divario tra zone urbane e rurali e i suoi effetti negativi sul piano economico, sociale e politico. In un sistema equo, la mobilità è economicamente accessibile e non genera privilegi che beneficiano chi già gode di una posizione più favorevole.

1.8. Il trasporto pubblico, combinato con la mobilità attiva e condivisa, costituisce la base per una mobilità urbana sostenibile. Per garantire che i cittadini possano scegliere le soluzioni più efficienti per i loro spostamenti, è necessario fornire loro un «menù di trasporto multimodale» accessibile, sicuro, affidabile e a prezzi abbordabili. È essenziale che il Fondo sociale per il clima e i relativi piani sociali per il clima utilizzino tale approccio per affrontare la povertà dei trasporti e attenuare l'impatto sociale della fissazione del prezzo del carbonio, in particolare sui gruppi vulnerabili.

1.9. I giovani svolgono un ruolo cruciale, in quanto il loro comportamento e le loro consuetudini hanno un impatto duraturo. Nel progettare soluzioni di mobilità, il dialogo con i giovani e il loro punto di vista non devono essere trascurati.

1.10. Sostenere i lavoratori e i datori di lavoro nell'uso dei trasporti pubblici, della mobilità condivisa e degli spostamenti in bicicletta è essenziale per conseguire una mobilità sostenibile, accessibile, inclusiva e a prezzi abbordabili.

1.11. Le condizioni di lavoro dovrebbero incoraggiare i lavoratori, attuali e futuri, a entrare nel settore dei trasporti.

2. **Contesto**

2.1. La mobilità può essere definita come la capacità di spostarsi liberamente. Si tratta di una condizione fondamentale per la vita democratica e di una delle colonne portanti delle nostre economie. Da un lato, i cittadini devono poter accedere al lavoro, alle scuole, ai servizi sanitari e sociali, alla vita culturale e civica (è uno dei principi stabiliti nel pilastro europeo dei diritti sociali) e, dall'altro, i datori di lavoro hanno bisogno che i dipendenti e i clienti raggiungano i loro luoghi di attività, e devono poter distribuire i loro beni e servizi.

2.2. Il sistema di mobilità urbana svolge un ruolo fondamentale nell'economia dell'UE, in quanto consente l'*uso del suolo* (il collegamento alla rete di trasporto è un prerequisito per la costruzione degli edifici) e la *circolazione delle merci*, contribuisce all'*industria dei mezzi di trasporto*, nonché crea e mantiene *posti di lavoro*.

2.3. Tale sistema genera vari costi, tra cui i *costi di capitale* sostenuti dal settore pubblico (costruzione e manutenzione delle infrastrutture), i *costi operativi* coperti dagli utenti (privati e imprese) e dalle autorità pubbliche (per garantire il diritto alla libera circolazione) e i *costi impliciti* causati dalle *esternalità*, che la società deve pagare attraverso le imposte (ad esempio, l'impatto sulla salute pubblica dei decessi e delle lesioni causati da incidenti stradali e l'inquinamento atmosferico e acustico).

2.4. Il nostro sistema di mobilità urbana è soggetto a forze che spingono al cambiamento. Negli ultimi due secoli queste forze hanno essenzialmente stimolato la sua espansione, incrementando le reti stradali e ferroviarie, il volume dei veicoli, il numero di chilometri percorsi e la quantità di energia consumata.

2.5. L'insieme di forze in atto al momento spinge a favore di un cambiamento più radicale del sistema stesso di mobilità urbana. Alcune di queste derivano dall'innovazione tecnologica e imprenditoriale: l'elettrificazione, la digitalizzazione, la globalizzazione basata sul web, la piattaformizzazione e il capitale di rischio, nonché la rapida applicazione e crescita (talvolta non regolamentate) consentita dalla combinazione di questi fattori. Altre forze derivano dall'interesse pubblico, in particolare l'impegno a ridurre drasticamente il numero dei decessi e delle lesioni gravi causati da incidenti stradali, una crescente consapevolezza ambientale e la necessità di prepararsi a eventi climatici più estremi e più frequenti e al duplice uso delle infrastrutture.

2.6. I cambiamenti sono inevitabilmente in corso. La scelta che ci troviamo ad affrontare è tra una transizione impostata fin dalla progettazione e una deriva incerta verso lo scenario peggiore. La mobilità urbana agevola la vita sociale ed economica, e una transizione ordinata è fondamentale per molti portatori di interessi, all'interno e all'esterno del settore dei trasporti. Tale transizione necessita di una strategia valida, elaborata attraverso solidi processi di pianificazione e basata sul dialogo sociale e civile. È questa la missione principale della *pianificazione della mobilità urbana sostenibile*.

3. **Osservazioni generali**

3.1. Nell'UE la pianificazione della mobilità urbana sostenibile è molto più di un concetto: esistono una solida esperienza e orientamenti chiari e si è generata una domanda normativa. Il regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) dell'UE ha individuato 431 nodi urbani e prevede che ciascuno di essi si doti di un PMUS entro la fine del 2027.

3.2. Il PMUS di un nodo urbano TEN-T dovrebbe applicarsi alla sua area urbana funzionale, che solitamente comprende una città e la relativa zona di pendolarismo nei comuni circostanti. Il dialogo e la cooperazione sono essenziali per l'elaborazione e l'attuazione dei PMUS – tra i comuni della stessa area urbana funzionale, tra questi comuni e i governi nazionali e tra le autorità pubbliche e tutte le parti interessate.

3.3. Nel pianificare la mobilità «urbana», dobbiamo considerare che la vita sociale ed economica di un'area urbana funzionale si estende anche nelle zone suburbane, periurbane e rurali e dipende dagli spostamenti di persone e merci che iniziano ben oltre i limiti delle città, come i lavoratori che si spostano dalle loro case nei sobborghi e i prodotti alimentari immessi sul mercato dalle aziende agricole rurali. La visione a lungo termine per le zone rurali dell'UE 2040 attribuisce un ruolo centrale ai trasporti e alla connettività digitale.

4. **Osservazioni particolari**

Iniziare dagli elementi fondamentali

4.1. Gli spostamenti a piedi sono la componente più elementare del sistema di mobilità e le infrastrutture pedonali sono essenziali per la vita quotidiana al fine di accedere a scuole, servizi, negozi e trasporti pubblici locali. La mancanza di accessibilità e sicurezza di queste infrastrutture danneggia in modo sproporzionato i più vulnerabili e costituisce un grave ostacolo alla mobilità sostenibile.

4.2. Garantire che le infrastrutture di trasporto siano accessibili a tutti è essenziale per rendere realmente «pubblici» lo spazio e i trasporti pubblici, consentire ai cittadini con disabilità di godere pienamente dei diritti umani e sociali, migliorare la sicurezza e il comfort di tutti gli utenti e proteggere la sostenibilità finanziaria della società, in quanto le barriere generano dipendenza e la dipendenza comporta costi che l'invecchiamento demografico renderebbe insostenibili.

4.3. La sicurezza stradale è fondamentale per affrontare una delle principali cause di decesso e lesioni gravi ed è indispensabile per promuovere la mobilità sostenibile. I pericoli della strada costituiscono un grave ostacolo all'aumento degli spostamenti a piedi, in bicicletta, con i trasporti pubblici e con la micromobilità condivisa. Rendere le strade più sicure libererà appieno il loro potenziale sociale, economico e ambientale.

Partecipazione e dialogo

4.4. L'attuazione di politiche di mobilità sostenibile a livello locale può generare tensioni tra le autorità pubbliche e gli utenti dei diversi modi di trasporto, in particolare i conducenti di automobili. La partecipazione e il dialogo al livello di base sono fondamentali e devono cercare di coinvolgere in modo costruttivo tutte le persone potenzialmente interessate, non solo quelle che sono d'accordo.

4.5. Il dialogo è necessario trasversalmente alle linee dei partiti politici: un PMUS può richiedere una maggioranza per essere approvato e un tempo di attuazione che vada oltre i mandati politici.

4.6. Il dialogo intergenerazionale è necessario anche per una visione a lungo termine che affronti i diritti e le esigenze di tutte le generazioni, in particolare dei giovani. L'applicazione del test Giovani alle politiche di mobilità favorirà la mobilità sostenibile.

Cambiamento dei comportamenti

4.7. I PMUS sono intesi a modificare modelli di mobilità non sostenibili. Ciò richiede necessariamente un cambiamento delle abitudini di mobilità, cui è possibile far fronte sostenendo i modelli alternativi e fornendo i giusti incentivi per la loro adozione. Le analisi dei comportamenti dovrebbero contribuire quanto prima ad orientare le politiche.

4.8. La transizione dei giovani verso la vita adulta è un momento fondamentale, in quanto una nuova residenza e un nuovo lavoro innescano cambiamenti nei comportamenti in materia di mobilità. Anche migliorare gli spazi pubblici delle città rappresenta un'opportunità fondamentale, come nel caso di Lubiana, dove il comune ha annunciato con largo anticipo che avrebbe chiuso una strada principale al traffico motorizzato e avrebbe fornito alternative valide per accedere al centro.

Povertà dei trasporti e approccio multimodale

4.9. È necessario guardare oltre i centri urbani ([1]). Molte persone che vivono in aree suburbane e periurbane devono scegliere tra passare troppo tempo sui mezzi pubblici o spendere cifre eccessive per un'automobile. La mancanza di valide alternative distorce la scelta e costringe molti lavoratori ad acquistare un'automobile. I costi inferiori degli alloggi suburbani sono più che compensati dai costi più elevati (in termini sia di denaro che di tempo) dei trasporti, in quanto i lavoratori sono costretti a percorrere distanze più lunghe e coloro che lavorano a turni (spesso lavoratori essenziali) non trovano alternative nei trasporti pubblici al di fuori delle ore di punta. Una mobilità urbana inefficiente incide sul costo e sulla qualità della vita.

4.10. Si tratta di una sfida che interessa il livello *regionale*. I viaggi giornalieri con i mezzi pubblici possono essere molto costosi se i passeggeri devono acquistare biglietti diversi per uno stesso tragitto. Una buona soluzione è un biglietto valido per un lasso di tempo ragionevole (ad esempio 75 minuti), utilizzabile in tutte le forme di trasporto pubblico. Ciò richiede l'integrazione tariffaria, che a sua volta comporta un'adeguata pianificazione della mobilità e una cooperazione tra gli enti locali e regionali, e le autorità metropolitane dei trasporti hanno un ruolo fondamentale in quest'ambito.

4.11. Il trasporto pubblico è la spina dorsale del sistema di mobilità urbana dell'UE ([2]). Gli obblighi di servizio pubblico sono fondamentali per garantire che ai cittadini vengano forniti i servizi essenziali, anche quando potrebbero non essere redditizi. È necessario investire nella fornitura, nella sicurezza e nel comfort dei trasporti pubblici e proteggerne la circolazione al fine di incrementare la frequenza e l'affidabilità.

4.12. Occorre inoltre comprenderne i limiti nelle zone a bassa densità di popolazione e fuori dalle ore di punta (ad esempio, per i lavoratori che escono dai turni serali o i giovani che tornano a casa di notte dopo eventi sociali). È opportuno sostenere la combinazione dei trasporti pubblici con la mobilità in bicicletta e la mobilità condivisa (ad esempio, il car pooling, il car sharing e i servizi di trasporto a richiesta). Le persone hanno bisogno di un «menù di trasporto multimodale»; quanto più questo sarà diversificato, tanto più sarà efficiente nel rispondere alle varie esigenze in modo affidabile e a prezzi accessibili.

4.13. I servizi di micromobilità condivisa (biciclette condivise, biciclette elettriche, biciclette da carico, monopattini elettrici e ciclomotori elettrici) hanno un ruolo da svolgere in questo «menù di trasporto multimodale». Molti di questi servizi sono attivi solo in aree urbane densamente popolate, dove è più facile generare introiti. Nelle zone a bassa densità, potrebbero aiutare molte persone ad accedere ai corridoi di trasporto pubblico e fornire una soluzione per i tragitti brevi (sotto i 5 km).

4.14. La diffusione e il potenziamento dei servizi di mobilità condivisa nelle aree urbane funzionali è strategicamente importante e necessita di un sostegno pubblico che garantisca sia l'accessibilità economica per gli utenti che la redditività per gli operatori, al fine di attrarre nel contempo investimenti privati e orientarli verso le esigenze pubbliche. Anche il settore civile può svolgere un ruolo importante, come in Lettonia, dove nelle zone rurali sono utilizzati i taxi sociali su richiesta.

4.15. Limitare l'accesso ai centri urbani alle automobili a basse emissioni può comportare svantaggi per coloro che non possono permettersele. Il diritto di accesso ai centri urbani deve essere perseguito in modo compatibile con il diritto di coloro che vivono e lavorano in tali centri di avere aria più pulita, strade più sicure e più aree verdi per mitigare l'impatto delle inondazioni e delle ondate di calore. Per evitare un conflitto tra diritti legittimi, è necessario concentrarsi su un accesso più efficiente delle persone e delle merci.

Occupazione e trasporti

4.16. L'occupazione genera domanda di mobilità e la concentrazione di posti di lavoro consente di aggregare i viaggi, una condizione fondamentale per un trasporto efficiente e a prezzi accessibili. In passato i grandi datori di lavoro provvedevano alla fornitura di servizi di trasporto per i lavoratori. Oggi l'uso dei trasporti pubblici, integrato dalla mobilità condivisa, può fornire soluzioni più efficienti, anche per i lavoratori che iniziano o terminano turni di lavoro di notte e risiedono nei quartieri periferici.

([1]) Parere del Comitato economico e sociale europeo — Visione a lungo termine per le zone rurali dell'UE [COM(2021) 345 final] (GU C 290 del 29.7.2022, pag. 137).

([2]) Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «L'importanza dei trasporti pubblici per la ripresa verde dell'Europa» (parere d'iniziativa) (GU C 75 del 28.2.2023, pag. 115).

4.17. Si dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di sostenere i datori di lavoro che sovvenzionano l'acquisto di abbonamenti ai mezzi pubblici e promuovono politiche per scoraggiare l'uso dell'automobile, compresi eventuali incentivi fiscali e misure di cofinanziamento che incoraggiano i lavoratori a optare per modalità di trasporto pendolare più sostenibili (ad esempio, parcheggi riservati per i dipendenti che usufruiscono del car pooling, depositi sorvegliati e docce per coloro che si recano al lavoro in bicicletta). Questo sostegno alla mobilità dei lavoratori deve essere discusso e concordato con i rappresentanti dei lavoratori e con i sindacati.

Mobilità sostenibile e imprese competitive

4.18. Rendere il trasporto di merci più sostenibile può apportare *vantaggi alle imprese* (i trasporti sono una componente dei costi) e *benefici collettivi* (riduzione delle emissioni e della congestione del traffico) e può incrementare la competitività delle aree urbane. La cooperazione pubblico-privato è essenziale e i piani di logistica urbana sostenibile (PLUS) forniscono una base solida. I PLUS sono meno diffusi dei PMUS e dovrebbero essere sviluppati assieme ad essi.

4.19. Per migliorare la sostenibilità del trasporto urbano di merci e delle consegne dell'ultimo miglio è necessario un approccio innovativo che non danneggi le imprese e possa persino migliorare l'efficienza e apportare un vantaggio competitivo. Occorre fornire un sostegno particolare alle MPMI ([3]), agli esercenti, agli artigiani e ad altri piccoli operatori economici. Gli appalti verdi devono promuovere questo obiettivo.

4.20. La transizione energetica comporta cambiamenti nell'economia, nelle imprese e nell'occupazione. Occorre adoperarsi per garantire che i posti di lavoro creati siano di elevata qualità e offrano condizioni di lavoro stabili, rispettando i diritti dei lavoratori e assicurando salari dignitosi. Questi cambiamenti devono essere oggetto del dialogo sociale.

Posti di lavoro nel settore dei trasporti sostenibili

4.21. La mobilità sostenibile ha bisogno di lavoratori. La carenza di manodopera nel settore dei trasporti è un problema, ed è opportuno riflettere su come incoraggiare i lavoratori (comprese le donne ([4])) a optare per tale settore. Occorre prendere in considerazione la capacità e le competenze del settore pubblico e non solo, e il dialogo sociale per mantenere e/o migliorare le condizioni di lavoro è fondamentale.

4.22. Al fine di attrarre e trattenere la manodopera nel settore dei trasporti pubblici, è necessario garantire la sicurezza dei lavoratori, i quali spesso subiscono minacce e violenze da parte dei passeggeri. La loro sicurezza è inoltre una condizione necessaria per la sicurezza di tutti i passeggeri, anche al fine di combattere efficacemente le molestie sessuali nelle stazioni, alle fermate e all'interno dei veicoli del trasporto pubblico.

Energia nuova, veicoli nuovi, problemi vecchi

4.23. I vantaggi dell'elettromobilità e dei combustibili alternativi devono essere relativizzati, guardando al di là delle semplici emissioni. Infatti, i veicoli elettrici hanno un impatto positivo in termini di inquinanti atmosferici, ma non risolvono molti altri problemi di mobilità, quali le microparticelle emesse da pneumatici e freni, la congestione del traffico, la domanda di parcheggi, i pericoli della strada e il pieno impatto ambientale della produzione dei veicoli stessi.

4.24. Le città stanno pianificando e realizzando investimenti ingenti nelle flotte moderne a basse emissioni e a zero emissioni. Per ottenere il miglior rendimento da tali investimenti, le autorità pubbliche devono fare in modo che gli appalti pubblici consentano loro di trattenere una parte degli investimenti nella loro economia regionale; inoltre, i costruttori di autobus con sede nell'UE devono migliorare la loro capacità industriale per produrre volumi più elevati in tempi più brevi.

4.25. È particolarmente importante adoperarsi per l'ottimizzazione e l'efficienza nell'uso delle diverse tecnologie al fine di ottenere i risultati migliori a un determinato costo, soprattutto quando si utilizzano fondi pubblici.

Pianificazione territoriale e pianificazione della mobilità

4.26. La pianificazione territoriale e la pianificazione dei trasporti devono essere interconnesse e coordinate. Una migliore integrazione è fondamentale per conseguire una migliore accessibilità e per gestire la necessità di viaggiare. In termini di pianificazione urbana, tale obiettivo può essere conseguito attraverso una migliore combinazione territoriale di attività economiche, sostenuta da miglioramenti della mobilità.

([3]) Cfr. le raccomandazioni del gruppo di esperti sulla mobilità urbana (EGUM) sulla logistica urbana.

([4]) Parere del Comitato economico e sociale europeo su «Le donne e i trasporti — Piattaforma per il cambiamento» (parere esplorativo richiesto dalla Commissione) (GU C 246 del 28.7.2017, pag. 1).

4.27. L'espansione urbana è sempre accompagnata dall'espansione delle infrastrutture per i servizi pubblici (ad esempio, l'elettricità, l'acqua e i servizi igienico-sanitari), in quanto i nuovi edifici creano una nuova domanda. Anche la fornitura di soluzioni di mobilità sostenibile dovrebbe essere pianificata, finanziata e garantita fin dall'inizio, altrimenti i nuovi sviluppi aggraveranno i problemi di mobilità, generando un maggiore traffico automobilistico e costringendo le nuove famiglie ad acquistare un'automobile.

Città a impatto climatico zero

4.28. Il CESE sostiene la missione dell'UE *Città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030*, volta a fornire un quadro comune per la neutralità climatica delle città. La missione incoraggia vivamente le città a preparare i PMUS e adotta un approccio intersettoriale e guidato dalla domanda, creando sinergie tra le iniziative esistenti e basando le sue attività sulle esigenze reali delle città.

Piani di mobilità urbana sostenibile (PMUS) e finanziamenti

4.29. Lo sviluppo di PMUS per 431 nodi urbani entro la fine del 2027 richiederà un enorme sforzo di pianificazione e rappresenta un'opportunità unica e critica per ottenere risultati positivi. È necessario agire fin d'ora. È essenziale disporre di programmi di sostegno nazionali che abbiano le risorse necessarie per fornire sostegno tecnico e finanziario, migliorare gli approcci standard e promuovere il coinvolgimento delle parti interessate. Il ruolo dei punti di contatto nazionali per i PMUS è fondamentale.

4.30. È molto importante valutare se si stiano utilizzando appieno i fondi disponibili per sostenere l'attuazione dei PMUS e se si stiano realizzando sinergie. Attualmente è previsto un sostegno nell'ambito del Fondo europeo per gli investimenti strategici, dei Fondi strutturali e d'investimento europei, dei fondi del meccanismo per collegare l'Europa / TEN-T, del portale dei progetti di investimento europei, dell'azione urbana innovativa, di URBACT, dell'impresa comune Celle a combustibile e idrogeno, di Orizzonte 2020 e di Interreg Europa. Sono disponibili diverse risorse finanziarie e tutte dipendono dal QFP.

4.31. Il QFP post-2027 sarà essenziale per il progresso della mobilità sostenibile e il perseguimento degli obiettivi dell'UE in materia di mobilità. Poiché l'UE intende riformare i suoi strumenti di finanziamento, la Commissione dovrebbe promuovere l'uso dei PMUS come strumento per creare riserve di progetti e per razionalizzare i finanziamenti dell'UE. Ciò risponderebbe, fornendo un incentivo positivo, agli obblighi imposti dal regolamento TEN-T ai 431 nodi urbani, incoraggerebbe lo sviluppo di PMUS di qualità e ne sosterrebbe l'attuazione. Tale coerenza attirerebbe anche gli investimenti privati nelle economie regionali e contribuirebbe a creare posti di lavoro.

Sviluppo delle capacità

4.32. Sebbene il processo definito negli orientamenti dell'UE sui PMUS debba costituire un riferimento per tutti i nodi urbani, non esiste un'unica soluzione valida per tutti. Le aree urbane devono trovare le soluzioni ottimali per tenere conto delle proprie caratteristiche e sfruttare al meglio le proprie opportunità e capacità. Per questo motivo è fondamentale lo sviluppo di capacità a livello locale.

4.33. Si raccomanda ai paesi che non dispongono di orientamenti nazionali per la pianificazione della mobilità urbana sostenibile di elaborarli quanto prima, affinché i loro PMUS possano essere sviluppati in modo efficiente e standardizzato. A tal fine possono essere utilizzate le raccomandazioni della Commissione europea sui programmi nazionali di sostegno alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile. Gli orientamenti nazionali dovrebbero essere elaborati in collaborazione con le città, i governi regionali, il mondo accademico e i portatori di interessi della mobilità urbana, gli esperti e la società civile.

4.34. È opportuno istituire un coordinamento continuo tra gli organismi competenti all'interno di ciascuna di tali aree. L'attuazione dei PMUS dovrebbe essere adeguatamente e costantemente monitorata e valutata introducendo meccanismi per misurare i progressi compiuti verso il conseguimento dei loro obiettivi.

4.35. L'iniziativa CIVITAS svolge un ruolo importante, attraverso sovvenzioni, progetti, programmi di istruzione e campagne di sensibilizzazione, e le reti CIVINET facilitano l'informazione e la condivisione delle buone pratiche tra le parti interessate locali e nazionali nelle rispettive lingue. Si tratta di un processo particolarmente riuscito, che dovrebbe essere ulteriormente sostenuto ed esteso a un maggior numero di paesi.

4.36. Anche gli esperti e gli istituti urbani dovrebbero essere coinvolti, per contribuire con le loro competenze alla pianificazione e al rafforzamento delle capacità degli enti locali e regionali, e dovrebbero collaborare con i funzionari eletti per costruire e sviluppare la volontà politica e la comprensione.

Bruxelles, 19 giugno 2025

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Oliver RÖPKE