

# dossier

XIX Legislatura

**17 gennaio 2024**

**Le politiche urbane  
dell'Unione europea**

***Bruxelles, 21 e 22 gennaio 2024***





## Documentazione per le Commissioni RIUNIONI INTERPARLAMENTARI

### Le politiche urbane dell'Unione europea

*Bruxelles, 21 e 22 gennaio 2024*

SENATO DELLA REPUBBLICA

SERVIZIO STUDI

SERVIZIO DEGLI AFFARI  
INTERNAZIONALI

UFFICIO DEI RAPPORTI CON LE  
ISTITUZIONI DELL'UNIONE EUROPEA

N. 64

CAMERA DEI DEPUTATI

UFFICIO RAPPORTI CON L'UNIONE  
EUROPEA

N. 38



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706-2451 - [studi1@senato.it](mailto:studi1@senato.it) - ✉ [@SR\\_Studi](https://www.instagram.com/SR_Studi)

SERVIZIO DEGLI AFFARI INTERNAZIONALI

Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione Europea

TEL. 06-6706-5785 – [affeuropei@senato.it](mailto:affeuropei@senato.it)

Dossier n. 64



UFFICIO RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA

TEL. 06-6760-2145 - [cdreue@camera.it](mailto:cdreue@camera.it) - ✉ [@CD\\_europa](https://www.instagram.com/CD_europa) - [europa.camera.it](http://europa.camera.it).

Dossier n. 38

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

# INDICE

## ORDINE DEL GIORNO

INTRODUZIONE.....	7
PREMESSA .....	9
SESSIONE I - FINANZIAMENTO DELLE POLITICHE URBANE DELL'UNIONE EUROPEA.....	11
La dimensione urbana della politica di coesione.....	11
Orizzonte Europa.....	13
SESSIONE II - COINVOLGIMENTO DEI CITTADINI NELLO SVILUPPO DEI GRANDI PROGETTI URBANI.....	15
SESSIONE III- ADATTAMENTO DEGLI AMBIENTI URBANI AI CAMBIAMENTI CLIMATICI .....	17
Legislazione dell'Unione europea.....	17
SESSIONE IV- QUESTIONI DI MOBILITÀ URBANA .....	19
I piani di mobilità urbana sostenibile .....	19
Legislazione dell'Unione europea.....	20



**PARLIAMENTARY DIMENSION**

**BELGIAN PRESIDENCY OF THE EUROPEAN UNION**

**INTERPARLIAMENTARY CONFERENCE ON URBAN POLICIES IN THE  
EUROPEAN UNION**

**Parliament of the Brussels-Capital Region**

Brussels, 21 and 22 January 2024

**PROVISIONAL PROGRAMME**

Last update: 22 December 2023

## **INTERPARLIAMENTARY CONFERENCE ON URBAN POLICIES IN THE EUROPEAN UNION**

**Parliament of the Brussels-Capital Region**

Hemicycle

### **PROGRAMME**

**Sunday, 21 January 2024**

- 5:00 – 7:00 p.m.**      **Accreditation of participants from national parliaments.**  
*Reception - rue du Lombard 69 - 1000 Brussels*
- 7:00 – 9:30 p.m.**      **Reception and dinner hosted by the Parliament of the Brussels-Capital  
Region.**  
**Welcome address by the President of the Parliament of the Brussels-  
Capital Region.**  
*Grand Salon and Salle des Glaces*

**22 January 2024**

- 8:30 – 9:15 a.m.**      **Accreditation of participants from national parliaments.**  
**Reception of delegations.**  
*Reception - rue du Lombard 69 - 1000 Brussels*
- 9:15 – 9:30 a.m.**      **opening speech of the conference**  
*Hemicycle*
- Welcome address by the President of the Parliament of the Brussels-Capital  
Region



**9:30 – 11:00 a.m.      first session: FINANCING EU URBAN POLICIES**

*Hemicycle*

- Introductory speech by Mr Guy Vanhengel, First Vice-President of the Parliament of the Brussels-Capital Region.
- Speech by Mr Thomas de Béthune, Team Leader for Urban Policy, Inclusive Growth, Urban and Territorial Development Unit, European Commission.
- Speech by Mrs Evi Cornelis, Director of the ERDF programme, Brussels International, Administration of the Brussels Capital Region.
- Speech by Mrs Nathalie Guri, Projects and Knowledge Sharing Director, Eurocities.
- Speech by Mr Dirk De Smedt, Director General of Bruxelles-Fiscalité.

Debate

**11:00 – 12:30 p.m.      second session: INVOLVING CITIZENS IN THE DEVELOPMENT OF MAJOR URBAN PROJECTS**

*Hemicycle*

- Introductory speech by Mr Rachid Madrane, President of the Parliament of the Brussels-Capital Region.
- Speech by Mr Kristiaan Borret, Bouwmeester of the Brussels-Capital Region.
- Speech by Mr Philippe Piereuse, Director of Urban Renewal, Urban.brussels.
- Speech by Mr Jörgе Knieling, Professor of Urban Planning and Regional Development at the University Hafencity of Hamburg.
- Speech by Mr Antoine De Borman, Director General of Perspective.brussels.

Debate

**12:30 p.m.                      Family photo**

*Grand salon*

**12:30 – 2:00 p.m.          Lunch hosted by the Parliament of the Brussels-Capital Region**

*Salle des Glaces*

**2:00 – 3:30 p.m. Third session: ADAPTING URBAN ENVIRONMENTS TO CLIMATE CHANGE**

*Hemicycle*

- Introductory speech by Mr Tristan Roberti, President of the Environment and Energy Committee of the Parliament of the Brussels-Capital Region.
- Speech by Mr Julien Ruelle, head of department for nature development, Brussels-Environment.
- Speech by Mrs Amandine Tiberghien, Brussels Policy Manager, and Mrs Charlotte Simon, Brussels Nature Network Project Manager, Natagora.
- Speech by Ms Paola Vigano, architect and urban planner, Professor of Urban Theory and Urban Design at the École Polytechnique Fédérale de Lausanne and the IUAV in Venice (IT).
- Speech by Mr Simon De Muynck, Coordinator of the Urban Ecology Centre, researcher at ULB-LoUlsE and member of the Brussels Environment Council.

Debate

**3:30 – 5:00 p.m. Fourth session: URBAN MOBILITY ISSUES**

*Hemicycle*

- Introductory speech by Mrs Anne-Charlotte d'Ursel, President of the Mobility Committee of the Parliament of the Brussels-Capital Region.
- Speech by Mr Kris Vanherle, researcher at the University of Leuven's Transport and Mobility Centre and founder of Telraam.
- Speech by Mr Bruno Clerbaux, regional and urban planner, former Secretary General of the European Council of Town Planners, Honorary President of the Belgian Chamber of Town Planners, full member of the Regional Development Commission (Mobility section) and Director of the ACPGroup consultancy firm.
- Mr François Macq, Managing Director of Macq Mobility.
- Mr Alexandre Van Pestel, Director of Espaces-Mobilités (TBC).

Debate

**5:00 – 6:00 p.m. drinks and departure of the delegations**

*Cafeteria.*

## **INTRODUZIONE**

Nell'ambito delle riunioni interparlamentari ospitate dal Paese che detiene la Presidenza semestrale dell'Unione europea, nei giorni 21 e 22 gennaio 2024 si svolgerà a Bruxelles la riunione interparlamentare sul tema "Le politiche urbane dell'Unione europea".

La riunione sarà ospitata dal Parlamento della Regione di Bruxelles-Capitale e si articolerà in quattro sessioni: 1) Finanziamento delle politiche urbane dell'Unione europea; 2) Coinvolgimento dei cittadini nello sviluppo dei grandi progetti urbani; 3) Adattamento degli ambienti urbani ai cambiamenti climatici; 4) Questioni di mobilità urbana.

Parteciperanno alla riunione il senatore Andrea DE PRIAMO (Fdi), membro dell'8a Commissione permanente (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica), e gli onorevoli Franco MANES (Misto) e Fabrizio ROSSI (Fdi), membri dell'VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici).



## **PREMESSA**

*Le aree urbane europee ospitano oltre **due terzi della popolazione dell'UE**, sono considerati i **motori dell'economia europea** e fungono da **catalizzatori** per la **creatività e l'innovazione** in tutta l'Unione.*

*Lo **sviluppo urbano** è pertanto al **centro della politica regionale dell'UE**.*

*Le varie dimensioni della vita urbana - **ambientale, economica, sociale e culturale** - sono interconnesse e il successo dello sviluppo urbano può essere raggiunto solo attraverso **un approccio integrato**. Le misure che riguardano il rinnovamento fisico delle città devono essere combinate con quelle che promuovono l'istruzione, lo sviluppo economico, l'inclusione sociale e la protezione dell'ambiente (c.d **sviluppo urbano sostenibile integrato**). Sono necessari **forti partenariati** tra i cittadini locali, la società civile, l'industria e i vari livelli di governo.*

*Un approccio di questo tipo è particolarmente importante, vista la gravità delle **sfide** che le città europee si trovano attualmente ad affrontare: dalle **transizioni verdi e digitali**, ai **cambiamenti demografici** specifici, **all'inclusione di migranti e rifugiati**, alle conseguenze della stagnazione economica in termini di **creazione di posti di lavoro e progresso sociale**, fino all'impatto del **cambiamento climatico**. La risposta a queste sfide è fondamentale per raggiungere gli obiettivi previsti nell'ambito del [Green Deal europeo](#) e di altre priorità della Commissione europea. Per una panoramica completa delle azioni della Commissione in materia di città e sviluppo urbano si veda [qui](#).*



## SESSIONE I -FINANZIAMENTO DELLE POLITICHE URBANE DELL'UNIONE EUROPEA

### La dimensione urbana della politica di coesione

La dimensione urbana è al **centro della [politica di coesione](#)** dell'Unione europea. Nel precedente periodo di programmazione (2014-2020) sono stati investiti oltre **115 miliardi di euro nelle aree urbane** e circa **17 miliardi** nelle strategie integrate per lo [sviluppo urbano sostenibile](#).

Nel **periodo 2021-2027**, con una dotazione complessiva di **392 milioni di euro**, la politica di coesione continuerà a investire in tutte le regioni concentrandosi su **cinque obiettivi politici** per un'Europa: (1) **più intelligente**, (2) **più verde**, (3) **più connessa**, (4) **più sociale e inclusiva**, (5) **più vicina ai cittadini** attraverso **strategie di sviluppo territoriale integrato** elaborate a livello locale in tutta l'UE.

La politica di coesione continuerà inoltre a responsabilizzare le autorità urbane e gli enti territoriali nella gestione dei fondi, richiedendo al contempo **forti partenariati locali** con le parti interessate.

La politica di coesione è attuata attraverso i seguenti fondi:

- [Fondo Europeo di sviluppo regionale](#) (FESR), per tutti gli obiettivi ma in particolar modo per i numeri 1) e 2);
- [Fondo di Coesione](#) (FC), per gli obiettivi 2) e 3);
- [Fondo Sociale Europeo Plus](#) (FSE+), per l'obiettivo 4);
- [Fondo per una transizione giusta](#) (JTF), per i suoi obiettivi specifici;
- [Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura](#) (FEAMPA).

Ai suddetti fondi si aggiunge un cofinanziamento nazionale obbligatorio. Per maggiori dettagli si veda [qui](#) e [qui](#).

Il **Fondo per la transizione giusta** sostiene l'obiettivo specifico di consentire alle regioni e alle persone di affrontare gli effetti sociali, occupazionali, economici e ambientali della transizione verso la neutralità climatica entro il 2050. Il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il Fondo per la transizione giusta perseguono poi i seguenti due obiettivi: 1) **"Investimenti per la crescita e l'occupazione"**; 2) **"Cooperazione Territoriale Europea"** (Interreg). Per maggiori dettagli si veda [qui](#). Si ricorda che è in corso la revisione intermedia del Quadro finanziario pluriennale. La revisione è stata oggetto di dibattito nel Consiglio europeo del 14 e 15 dicembre scorsi e sarà discussa anche nella riunione straordinaria del [prossimo febbraio](#). Sulla revisione del QFP le Commissioni riunite V e XIV della Camera dei deputati il 6 dicembre hanno adottato un [documento finale](#) contenente specifici impegni al Governo.

[Per dettagli si veda il Dossier a cura del Senato e della Camera dei deputati.](#)

Tra i vari fondi il **FESR** in particolare sostiene, tra l'altro, **lo sviluppo locale** e **lo sviluppo urbano sostenibile** come parte della transizione verso la neutralità climatica entro il 2050. Nell'attuale periodo di programmazione **almeno l'8%**

delle risorse del FESR in ciascuno Stato membro è destinato a priorità e progetti selezionati dalle città stesse e basati sulle loro strategie di sviluppo urbano sostenibile, a dimostrazione di un ulteriore **rafforzamento della dimensione urbana** della politica di coesione.

### **L’Iniziativa urbana europea**

Il FESR, assieme al Fondo sociale europeo e al Fondo di coesione, sostiene [l’iniziativa urbana europea \(IUE\)](#), realizzata dalla Commissione europea in regime di gestione diretta e indiretta. Con una **dotazione di 450 milioni di euro del FESR**, l’IUE è il **nuovo strumento a sostegno della dimensione urbana della politica di coesione** nel periodo **2021-2027**. Tale iniziativa comprende tutte le aree urbane e sostiene [l’agenda urbana per l’UE](#) (vd infra).

L’IUE fornisce sostegno non solo all’innovazione ma anche alle capacità di tutte le aree urbane in tutta Europa. Fornisce dati concreti per l’elaborazione delle politiche e la condivisione delle conoscenze in materia di sviluppo urbano sostenibile. L’IUE è gestita dalla Commissione e dalla regione francese Hauts-de-France e riprende le [azioni urbane innovative](#) del periodo di programmazione 2014-2020, ma con attenzione ancora maggiore per **l’innovazione e la sostenibilità urbane** e la **replicabilità** in altre città.

L’IUE sinora ha pubblicato due bandi. Il primo, pubblicato nell’ottobre 2022, era rivolto a progetti in grado di sostenere l’innovazione urbana e le capacità delle città di costruire uno sviluppo urbano sostenibile, sulla base dei valori fondamentali del **Nuovo Bauhaus europeo** (NEB, su cui si veda *infra* la scheda relativa alla seconda sessione): **estetica, sostenibilità e inclusione**. Nell’ambito del bando sono stati selezionati **14 progetti** per i quali il FERS ha destinato **50 milioni di euro**. Ciascun progetto riceverà fino a un massimo di **5 milioni di euro** di cofinanziamento FESR e dovrà essere attuato entro un periodo massimo di **tre anni e mezzo**. Le autorità urbane selezionate avranno l’opportunità di sperimentare soluzioni creative, innovative e sostenibili nell’ambito della politica di coesione nei settori: della costruzione e ristrutturazione, in uno spirito di circolarità e neutralità di carbonio; conservazione e trasformazione del patrimonio culturale; adattamento e trasformazione di edifici per soluzioni abitative a prezzi accessibili; rigenerazione degli spazi urbani. Per ulteriori dettagli si veda [qui](#).

Tra i vincitori vi è anche l’**Italia** con il progetto **S4T del Comune di Rovereto, nella provincia autonoma di Trento**. Tale progetto prevede la trasformazione di una stazione ferroviaria in disuso in un polo pubblico-civico i cui spazi serviranno come luoghi interattivi per la formazione, la co-progettazione, la co-produzione e il trasferimento di conoscenze per promettenti iniziative pubbliche, civiche ed economiche per affrontare il cambiamento climatico, la perdita di biodiversità e la rigenerazione del patrimonio.

Il [secondo bando](#), scaduto lo scorso ottobre, destina **120 milioni di euro** a progetti innovativi capaci di innescare una vera trasformazione nelle città, generare



investimenti e ispirare. La selezione dei progetti presentati terminerà il prossimo aprile. Il FESR **finzierà l'80%** del costo dei progetti selezionati.

Anche in questo caso **ciascun progetto** riceverà **fino a 5 milioni di euro e dovrà essere attuato entro tre anni e mezzo**. Una parte dei finanziamenti servirà a sostenere il **trasferimento delle soluzioni innovative** ad altre città d'Europa per assicurare un impatto ancora maggiore, in particolare nelle città e regioni per le quali la trasformazione urbana sostenibile è una necessità più pressante. A tal fine le autorità urbane beneficiarie del sostegno creeranno partenariati con altre tre città per il trasferimento di soluzioni per replicare i progetti.

## **Urbact**

Per il periodo 2021-2027 il FESR finanzia inoltre [Urbact](#), il **programma di cooperazione interregionale** che sostiene lo scambio di esperienze tra centri urbani sull'individuazione, il trasferimento e la diffusione di buone prassi, in relazione allo sviluppo urbano sostenibile, compresa la tematica dei **collegamenti tra aree urbane e rurali**. Il programma è cofinanziato assieme allo [Strumento di preadesione](#), allo [Strumento di vicinato, sviluppo e cooperazione internazionale](#), secondo la seguente ripartizione: circa **80 milioni di euro** dal FESR, **5 milioni di euro** dallo Strumento di preadesione e **2 milioni di euro** dallo Strumento di vicinato, sviluppo e cooperazione internazionale. Urbact finanzia, assieme ad altri fondi, i **PUMS**, i piani urbani per la mobilità sostenibile, per i quali si rimanda alla scheda relativa alla quarta sessione.

Il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il FEAMPA sostengono iniziative sulla **mobilità urbana sostenibile**, nell'ambito del secondo obiettivo "un'Europa resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio". La mobilità urbana sostenibile è finanziata inoltre attraverso il [Meccanismo per collegare l'Europa](#), [InvestEU](#), [Europa digitale](#) e il [Dispositivo per la ripresa e la resilienza](#), nonché attraverso lo Strumento di vicinato, cooperazione allo sviluppo e cooperazione internazionale e lo Strumento di preadesione (IPA III).

## **Orizzonte Europa**

Oltre ai fondi della politica di coesione, la politica urbana dell'Ue gode anche di ulteriori finanziamenti, provenienti, tra l'altro, da [Orizzonte europa](#), il programma quadro di ricerca e innovazione dell'UE, che nel **periodo 2021-2023** ha stanziato **359,3 milioni di euro** per la sua [missione "città climaticamente neutre e intelligenti"](#), con l'obiettivo di raggiungere un totale di **100 città** climaticamente neutre nell'UE entro il 2030.

Per maggiori dettagli su Orizzonte Europa si rinvia al relativo [sito web](#) e al [tema](#) sul programma nel sito Camera.

Per dettagli sulle città climaticamente neutre e intelligenti si veda infra la scheda relativa alla terza sessione.

Nel 2022 nell'ambito del [nuovo Bauhaus europeo](#) sono stati selezionati **cinque progetti faro** in tutta Europa per un totale di **25 milioni di euro** finanziati da Orizzonte Europa. Ciascuno dei cinque progetti preselezionati ha ricevuto circa **5 milioni** di euro per realizzare i propri piani in 11 Stati membri (Belgio, Repubblica Ceca, Germania, Danimarca, Grecia, Croazia, Italia, Lettonia, Paesi Bassi, Slovenia e Portogallo), così come in Norvegia e Turchia. Tra i temi oggetto dei progetti vi sono le città intelligenti, la rigenerazione urbana, la ristrutturazione degli edifici e la circolarità.

Per maggiori dettagli si veda [qui](#).

Un altro progetto, l'azione di coordinamento e sostegno [CRAFT](#) (CReating Actionable FuTures), sosterrà tutti e cinque i progetti selezionati, nonché i futuri progetti faro del nuovo Bauhaus europeo, con un finanziamento di **2 milioni di euro**. Per maggiori dettagli si veda [qui](#).

Orizzonte Europa nel periodo **2023-2024** ha destinato **106 milioni di euro** per le iniziative nell'ambito del nuovo Bauhaus europeo.

Contribuisce inoltre, assieme ad altri fondi, al finanziamento dei già citati PUMS (si veda al riguardo la scheda relativa alla quarta sessione).

## SESSIONE II - COINVOLGIMENTO DEI CITTADINI NELLO SVILUPPO DEI GRANDI PROGETTI URBANI

I cittadini possono svolgere **un ruolo cruciale** nell'identificare o intervenire attivamente nelle sfide urbane, fornendo spesso nuove prospettive e soluzioni. La **co-creazione di strategie** per affrontare le sfide urbane è fondamentale per il loro successo e può basarsi su metodi partecipativi consolidati o nuovi e sperimentali. L'integrazione dei cittadini nei processi di **governance urbana** è oggi apprezzata più che mai.

La partecipazione dei cittadini è prevista anche in una serie di iniziative lanciate dalla Commissione europea nell'ambito del **Nuovo Bauhaus europeo** (NEB) presentato nel 2021. Quest'ultimo è un movimento transdisciplinare che **riunisce cittadini, esperti, imprese e istituzioni** per reimmaginare uno stile di vita sostenibile in Europa e oltre.

Nel settembre 2021 la Presidente von der Leyen ha presentato la richiamata Comunicazione "**Nuovo Bauhaus europeo – Bello, sostenibile, insieme**" con la quale ha lanciato l'iniziativa omonima, che intende aggiungere una dimensione culturale al Green Deal e accelerare la transizione verde con un cambiamento sul campo che combina i valori dell'**estetica, della sostenibilità e dell'inclusione**. Il nuovo Bauhaus esalta i benefici della transizione ambientale attraverso esperienze tangibili a livello locale. E' alimentato principalmente con i fondi di Orizzonte Europa e del FESR, ai quali contribuiscono altri fondi, tra cui il **programma per il Mercato unico**, il **programma Europa digitale** e il **programma LIFE**.

Il Bauhaus storico, fondato nel 1919, emerse in un momento di profonda trasformazione verso l'era sociale e industriale moderna. Ben presto diventò un movimento culturale globale, riunendo artisti, designer, architetti e artigiani. La Commissione europea sostiene che approccio transdisciplinare è essenziale per affrontare le sfide dei nostri tempi, dal momento che ci troviamo ancora una volta a fare fronte a una profonda trasformazione.

Il nuovo Bauhaus europeo sostiene inoltre **i cittadini e le comunità** affinché diventino **soggetti attivi** nell'accelerare la transizione verde nei loro contesti locali. Attraverso il suo **approccio partecipativo**, il nuovo Bauhaus europeo cerca di coinvolgere la società civile e le persone di tutte le età e in tutta la loro diversità. Per questo motivo la Commissione, ha avviato il nuovo Bauhaus europeo con una fase di **co-progettazione** di sei mesi durante la quale tutti hanno potuto contribuire con idee, visioni, esempi e sfide.

L'Istituto europeo di innovazione e tecnologia (EIT) ha attivato il proprio ecosistema di partner in tutta l'UE per sensibilizzare in merito al nuovo Bauhaus europeo e prendere parte alla co-progettazione di attività interdisciplinari nelle città e nelle zone rurali, in merito a temi quali la transizione verde ai siti architettonici, culturali e storici, la circolarità, la resilienza urbana e la mobilità universale quale fattore chiave per l'inclusione sociale.

In **ambito urbano** nel 2022 sono stati lanciati **due inviti specifici** per la **co-creazione di spazi pubblici e per il coinvolgimento dei cittadini**, come già illustrato nella scheda relativa alla prima sessione.

Per ulteriori dettagli si veda anche la [relazione](#) della Commissione europea.

Si ricorda, più in generale, che quello relativo al coinvolgimento dei cittadini nei processi decisionali è un tema sempre più diffuso, ed è stato sottolineato anche nell'ambito della **Conferenza del futuro dell'Europa**, in particolare in seno al gruppo di lavoro "Rafforzamento della democrazia europea". Sulla base dei lavori del gruppo la Conferenza ha formulato una serie di proposte che prevedono, tra l'altro, il miglioramento dei meccanismi esistenti di partecipazione dei cittadini alle attività dell'UE e lo sviluppo di nuovi; maggiore interazione tra le istituzioni dell'UE e i suoi cittadini; creazione di una Carta dell'UE per il coinvolgimento dei cittadini negli affari europei; adeguati meccanismi e processi di dialogo civile e sociale in ogni fase del processo decisionale dell'UE. Per dettagli si veda il [Dossier](#) a cura del Senato e della Camera.

### **L'Agenda urbana per l'UE**

[L'agenda urbana](#) per l'UE, lanciata nel 2016 con il [Patto di Amsterdam](#), rappresenta **un nuovo metodo di lavoro multilivello** per la politica e la pratica urbana, che promuove la cooperazione tra gli Stati membri, le città, la Commissione europea e altre parti interessate. L'Agenda urbana per l'UE ha una triplice portata. Si concentra in particolare su tre pilastri della politica e dell'attuazione dell'UE: migliore regolamentazione, migliori finanziamenti, migliore conoscenza. Obiettivi dell'agenda sono: realizzare il potenziale delle aree urbane; stabilire **un approccio integrato** e contribuire alla coesione territoriale; coinvolgere le autorità urbane nello sviluppo delle politiche. Essa inoltre mira a realizzare il pieno potenziale e il contributo delle aree urbane al raggiungimento degli obiettivi dell'Unione e delle relative priorità nazionali, nel pieno rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità e delle competenze. L'Agenda urbana per l'UE è realizzata mediante partenariati tematici che comprendono rappresentanti di vari livelli governativi e stakeholder. Contribuirà a individuare, sostenere, integrare e migliorare le fonti di finanziamento tradizionali, innovative e di facile utilizzo per le aree urbane al livello istituzionale pertinente, compresi i fondi strutturali e di investimento europei (FEIS) (in conformità con le strutture giuridiche e istituzionali già esistenti), al fine di ottenere un'attuazione efficace degli interventi nelle aree urbane.

Per maggiori dettagli si rinvia al [sito](#) della iniziativa.

## SESSIONE III- ADATTAMENTO DEGLI AMBIENTI URBANI AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Le città svolgono un ruolo fondamentale per la realizzazione dell'obiettivo del [Green Deal europeo](#) di raggiungere la **neutralità climatica entro il 2050**.

Esse occupano solo il **4%** della superficie dell'UE, ma **ospitano il 75% dei cittadini europei**. Inoltre, consumano il **65% dell'energia mondiale** e sono responsabili di oltre il **70% delle emissioni globali di CO2**.

Poiché la mitigazione del clima dipende in larga misura dall'azione urbana, è necessario sostenere le città nell'accelerare la loro trasformazione verde e digitale. Una delle missioni di Orizzonte Europa per il periodo 2021-2027 è "[Città climaticamente neutre e intelligenti](#)", che coinvolgendo le autorità locali, i cittadini, le imprese, gli investitori e le autorità regionali e nazionali mira a realizzare **100 città intelligenti e neutrali** dal punto di vista climatico entro il 2030; garantire che queste città agiscano come *hub* di sperimentazione e innovazione per consentire a tutte le città europee di seguirne l'esempio entro il 2050.

Come previsto dal suo piano di attuazione, la missione adotta un **approccio intersettoriale** e guidato dalla domanda, creando sinergie tra le iniziative esistenti e basando le sue attività sulle reali esigenze delle città.

Nell'[aprile 2022](#) sono state selezionate 100 città che parteciperanno alla missione attraverso la stipula di contratti comprensivi di un piano generale per la neutralità climatica in tutti i settori, come energia, edifici, gestione dei rifiuti e trasporti, insieme ai relativi piani di investimento. Questo processo prevede il coinvolgimento dei cittadini, delle organizzazioni di ricerca e del settore privato. Nell'ambito del nuovo Bauhaus europeo, illustrato nella scheda relativa alla seconda sessione, nel maggio 2022 è stato lanciato [CrAFt](#), un progetto triennale finanziato dal programma Orizzonte Europa, per far sì che le città diventino neutrali dal punto di vista climatico, belle e inclusive. Nel far ciò il progetto mette la transizione verso la neutralità climatica **al centro dell'attenzione degli attori urbani**, coinvolgendo cittadini e comunità, proprietari e affittuari di immobili, settori culturali, artistici e creativi, università e scuole di arte e design. Nel settembre 2022 sono state selezionate 60 "città artigiane", che si impegneranno a testare modelli di *governance* collaborativa della trasformazione urbana, diventando modelli di riferimento per altre città in tutta Europa. Le città selezionate si uniscono alle prime tre città partecipanti (città sandbox), Amsterdam, Bologna e Praga.

Per una mappa delle città selezionate si veda [qui](#).

### Legislazione dell'Unione europea

Lo scorso [9 novembre](#) i legislatori hanno raggiunto un accordo provvisorio sulla proposta di regolamento della Commissione europea volta a "ripristinare gli ecosistemi per le persone, il clima e il pianeta" (cd **legge sul ripristino della**

**natura)** in base alla quale gli Stati membri sarebbero obbligati a **garantire** che non vi sia **alcuna perdita netta di spazi verdi urbani o di copertura arborea entro il 2030**, rispetto al 2021; questo varrebbe per le **città**, i paesi e le periferie. Inoltre, **entro il 2040**, gli Stati membri dovranno **aumentare la superficie totale nazionale di spazi verdi urbani del 3%** rispetto al 2021 e di **almeno il 5% entro il 2050**. Inoltre, entro il **2050**, **città**, paesi e periferie dovranno avere una **copertura minima del 10%** e un aumento netto dello **spazio verde urbano**, integrando edifici e infrastrutture esistenti e nuovi.

Si ricorda inoltre che nell'ambito del Pacchetto "**Pronti per il 55%**" è stata presentata la [proposta di direttiva](#) in materia di prestazione energetica degli edifici (cd. direttiva "**Case green**"). Sulla proposta lo scorso [7 dicembre](#) i colegislatori hanno raggiunto un accordo provvisorio in base al quale tutti i **nuovi edifici** dovranno essere **a zero emissioni a partire dal 2030**. Per i **nuovi edifici pubblici**, l'obiettivo è stato anticipato **al 2028**.

Per ulteriori dettagli si veda il [comunicato stampa](#) del Consiglio.

## SESSIONE IV- QUESTIONI DI MOBILITÀ URBANA

Oltre il **70% dei cittadini** dell'UE vive in **città**, che generano il **23%** di tutte le **emissioni di gas serra prodotte dai trasporti**. L'UE collabora con le città e le regioni per sviluppare una **politica di mobilità urbana sostenibile**, che comprenda sistemi di **trasporto pubblico efficienti** e una buona connettività in tutto il paese. Si impegna inoltre a migliorare la qualità della vita nelle città promuovendo soluzioni di **mobilità attiva**, come gli spostamenti a piedi e in bicicletta.

La **mobilità sostenibile** e intelligente figura fra gli obiettivi prioritari del **[Green Deal europeo](#)**.

Con **[la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente](#)** del 2020 la Commissione europea ha delineato il passaggio ad una mobilità basata su veicoli a basse e zero emissioni, combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e sullo sviluppo della relativa infrastruttura di ricarica.

Nel 2021 la Commissione europea ha presentato la **[Comunicazione sul Nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana](#)**, che delinea un quadro comune entro il quale tutte le città dell'Unione possano compiere il passaggio a una mobilità urbana più intelligente e sostenibile. La Comunicazione annunciava alcune iniziative, che riguardavano ad esempio i Piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS), la revisione del regolamento TEN-T, la revisione dei livelli di prestazione in termini di CO2 per i veicoli pesanti.

### **I piani di mobilità urbana sostenibile**

I **piani di mobilità urbana sostenibile (PUMS)** sono la pietra miliare della politica europea di mobilità urbana. Si tratta di **piani strategici** progettati per **soddisfare le esigenze di mobilità delle persone e delle imprese nelle città e nei loro dintorni per una migliore qualità della vita**. Sono basati sulle pratiche di pianificazione esistenti e tengono in debita considerazione i principi di integrazione, partecipazione e valutazione. Intendono migliorare la qualità di vita complessiva dei residenti affrontando le principali sfide legate, ad esempio, alla congestione del traffico, all'inquinamento atmosferico e acustico, ai cambiamenti climatici, alla sicurezza stradale e ai parcheggi. Forniscono inoltre un quadro di riferimento per **l'innovazione e l'integrazione di nuovi servizi di mobilità**.

I PUMS sono stati introdotti nel 2013 con il **[pacchetto sulla mobilità urbana](#)** come quadro di riferimento per città e comuni per la pianificazione e l'attuazione di soluzioni alle sfide poste dalla mobilità urbana in tutta **[l'area urbana funzionale](#)** (una città e la sua zona di pendolarismo). Il concetto originario è stato poi aggiornato nel 2023, **integrando nuove strategie e priorità politiche** dell'UE, senza apportare modifiche sostanziali alla sua filosofia originaria. Il **concetto aggiornato** è delineato nell'allegato alla **[raccomandazione](#)** sui programmi nazionali di sostegno alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile emanata dalla Commissione europea nel marzo 2023 (vd *infra*).

Un PUMS deve: coprire l'intera area urbana funzionale, tenendo conto dei flussi di traffico reali; prevedere la cooperazione e le sinergie tra tutti i livelli di governo, locale, regionale, nazionale e tra le diverse aree politiche; essere preparato in collaborazione con i residenti e gli stakeholder locali; garantire una varietà di opzioni di trasporto sostenibile per un passaggio sicuro, sano e fluido di persone e merci, con la dovuta considerazione per i residenti e l'ambiente urbano. [Linee guida](#) non vincolanti forniscono alle città consigli sul processo di preparazione e implementazione dei loro PUMS.

Con il suddetto documento la Commissione europea raccomanda vivamente alle città europee di tutte le dimensioni di adottare il concetto di PUMS. **Invita ogni Stato membro a istituire un programma nazionale** con un ufficio dedicato per aiutare le città a pianificare la mobilità urbana sostenibile. I programmi nazionali di sostegno ai PUMS dovrebbero includere materiale di orientamento, programmi di formazione e sviluppo delle capacità, oltre a fornire competenze tecniche e sostegno finanziario alle città. Dovrebbero animare reti di città e paesi e coordinare campagne di comunicazione dedicate.

La raccomandazione fornisce inoltre consigli agli Stati membri e alle città su come prepararsi ai **requisiti dei nodi urbani** proposti per la rete di trasporto transeuropea (TEN-T).

Nel dicembre 2021, infatti la Commissione europea ha presentato una [proposta di revisione del regolamento TEN-T](#), che include un **ruolo rafforzato per le città**, in quanto fattori vitali per un trasporto sostenibile, efficiente e multimodale. Al fine di garantire un flusso e un'interazione efficaci dell'intera rete TEN-T, la proposta della Commissione designa più di **400 città** come **nodi urbani** e stabilisce **requisiti specifici** per questi ultimi. La proposta prevede che **i nodi urbani adottino i PUMS** e raccolgano e trasmettano regolarmente alla Commissione dati sui principali indicatori di mobilità urbana sostenibile. L'allegato 5 della proposta specifica i requisiti per i nodi urbani per quanto riguarda lo sviluppo dei PUMS e stabilisce disposizioni su come far convergere le politiche di mobilità urbana e TEN-T all'interno dei nodi urbani per garantire il funzionamento efficace della TEN-T nel suo complesso. L'elenco dei nodi urbani è disponibile nell'Allegato 2 della proposta. Per quanto riguarda l'Italia, il lungo elenco di nodi urbani selezionati comprende Milano, Aosta, Bolzano, Bologna, Bergamo, Genova, Firenze, Roma, Napoli, Salerno, Reggio Calabria, Messina e Palermo.

## Legislazione dell'Unione europea

Nel luglio 2021 la Commissione ha presentato il cd. pacchetto "[Pronti per il 55%](#)", per adeguare la normativa europea all'obiettivo intermedio di riduzione **del 55% delle emissioni** già entro **il 2030** (rispetto ai livelli del 1990). Nell'ambito del pacchetto Pronti per il 55% sono state adottate alcune norme in materia di **trasporto stradale** volte a contribuire alla complessiva decarbonizzazione del settore, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, con la strategia per la mobilità sostenibile e intelligente e con il nuovo quadro per la mobilità urbana. Si tratta in particolare delle seguenti norme:



- ✓ [Regolamento \(UE\) 2023/1804](#) sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che fissa **obiettivi nazionali obbligatori di distribuzione dell'infrastruttura per i veicoli stradali** (oltre che per le navi e gli aeromobili) e una **copertura minima di punti di ricarica elettrica** e per il rifornimento di **idrogeno**.
- ✓ [Regolamento \(UE\) 2023/851](#) relativo alle emissioni di CO2 di auto e veicoli commerciali leggeri nuovi in base al quale dal **2035 i nuovi veicoli dovranno essere a emissioni zero**. A partire da quella data sarà di fatto vietata la vendita di veicoli a motore termico. Il regolamento mantiene una **deroga per i piccoli costruttori** fino alla fine del **2035**.

Tale ultimo regolamento è stato adottato senza l'appoggio dell'Italia che aveva chiesto una deroga per i veicoli che funzionano con **biocarburanti**. La posizione italiana era stata preannunciata dal Ministro delle imprese e del Made in Italy Urso nel corso del *question time* del [23 febbraio 2023](#) presso il Senato in risposta all'interrogazione n. [3-00238](#) del sen. Malan e altri e dal Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica Picchetto Fratin in risposta all'interrogazione n. [3-00243](#) del sen. Romeo ed altri, nonché il [1° marzo 2023](#) dal Ministro Urso nel corso del *question time* presso la Camera dei deputati in risposta all'interrogazione [n. 3-00209](#) dell'on. Cattaneo ed altri.

I colegislatori hanno inoltre raggiunto un [accordo provvisorio](#) sulla [proposta di regolamento](#) riguardante **le emissioni di CO2** per i veicoli pesanti, per autocarri più piccoli, **gli autobus urbani**, i pullman e i rimorchi. In base alle nuove norme **tutti i nuovi autobus urbani dovranno essere a emissioni zero a partire dal 2035**.

Lo scorso 9 maggio la Commissione Politiche dell'Unione europea della **Camera dei deputati** ha approvato su tale proposta un **parere motivato** ([Doc. XVIII-bis, n. 5](#)), **ritenendola non conforme al principio di sussidiarietà**.

Nel documento si osserva tra l'altro che “i nuovi obiettivi richiederebbero un volume di produzione di veicoli a basse o zero emissioni e un livello di diffusione dell'infrastruttura di ricarica lontani dall'essere raggiunti ora e nei prossimi anni. A fronte di investimenti di grande portata, il numero dei nuovi veicoli richiesti dalla normativa proposta e il numero dei punti di ricarica di carburanti alternativi non sarebbero sufficienti, nei tempi indicati dalla proposta, a garantire il trasporto di merci e passeggeri su strada, soprattutto sulle lunghe distanze. Pertanto si verrebbe a creare un importante gap infrastrutturale”.

Anche presso il **Senato** la 4a Commissione (Politiche dell'Unione europea) del Senato ha approvato lo scorso 18 maggio un **parere motivato** per mancato rispetto del principio di sussidiarietà ([Doc XVIII-bis n. 7](#)).

Nello specifico, la 4a Commissione ritiene che la proposta introduca obiettivi di riduzione delle emissioni estremamente ambiziosi, considerato che i veicoli pesanti prodotti nell'Unione europea sono già oggi all'avanguardia e hanno un consumo medio di carburante nettamente inferiore rispetto ai veicoli equivalenti in altre regioni del mondo.

Con riferimento al principio di proporzionalità, ritiene che la proposta di regolamento introduca pesanti oneri di adeguamento alla nuova normativa. Inoltre, la 4a Commissione evidenzia criticità rispetto al sistema sanzionatorio previsto dalla proposta che ricade esclusivamente sull'industria automotive e sul comparto professionale dell'autotrasporto.

E' stato raggiunto inoltre un [accordo provvisorio](#) sulla proposta di regolamento cd "Euro 7", complementare al citato regolamento (UE) 2023/851 che mira a ridurre le emissioni provenienti non solo dallo scarico per veicoli pesanti e leggeri, ma anche da freni o pneumatici. Per maggiori dettagli si veda [qui](#).

Si ricorda che la Commissione Politiche dell'Unione europea della **Camera** ha esaminato, ai fini della verifica di conformità con il principio di sussidiarietà, la proposta di regolamento. Il 1° marzo 2023 ha adottato un [parere motivato](#) in cui si dichiara non rispettato il principio di sussidiarietà non risultando "adeguatamente dimostrati né la necessità né il valore aggiunto dell'intervento legislativo" dell'UE. Al contrario, si legge nel parere che la proposta comporterebbe "significativi oneri in capo all'industria automobilistica, già impegnata in un imponente sforzo di riconversione industriale" proprio nella prospettiva della messa al bando dei veicoli a motore termico nel 2035, prevista dalla proposta iniziale.

Per approfondimenti sulle citate norme relative al trasporto su strada si veda anche il seguente [Dossier](#) a cura del Senato e della Camera dei deputati.