

**Parere del Comitato europeo delle regioni sul tema «Sfide per i trasporti pubblici nelle città e nelle regioni metropolitane»**

(2021/C 37/09)

**Relatore:** Adam STRUZIŁ (PL/PPE), presidente della regione Masovia

**RACCOMANDAZIONI POLITICHE**

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI

1. segnala la necessità di ridurre i costi esterni dei trasporti allo scopo di favorire la decarbonizzazione della mobilità. Nell'UE circa un quarto delle emissioni di gas a effetto serra è imputabile ai trasporti. In particolare alcuni modi di trasporto hanno un impatto negativo sulla qualità della vita e sulla salute umane poiché provocano inquinamento atmosferico, congestione, rumore, incidenti e un uso subottimale degli spazi;
2. sottolinea che, per garantire un'elevata qualità della vita nelle città e rendere le città stesse più accessibili, pulite e competitive, è necessario realizzare un cambiamento modale: il passaggio a modi di trasporto sostenibili;
3. osserva che la dispersione delle funzioni urbane sotto forma di suburbanizzazione e di espansione urbana incontrollata costituisce una grave minaccia per lo sviluppo sostenibile delle città e delle regioni. Queste tendenze, infatti, portano non solo al degrado del territorio e alla riduzione degli spazi agricoli, verdi e aperti, ma anche a un aumento dei costi esterni dell'uso del suolo a fini residenziali e a una crescita dei relativi flussi di traffico, cui devono far fronte principalmente gli enti locali e regionali.

*Sfide relative alla mobilità nelle città — da considerare nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente<sup>(1)</sup>*

4. fa osservare che la crescente densità del traffico automobilistico nelle città e nelle aree metropolitane determina un aumento dei costi esterni, in termini di inquinamento atmosferico e di dispendio di tempo, con conseguenze negative anche per l'equilibrio tra vita privata e lavoro. Il trasporto pubblico locale deve pertanto diventare una delle componenti principali della mobilità urbana. Nel contempo, per rendere più sostenibile la mobilità urbana, dovrebbero essere promosse varie forme di mobilità attiva, come gli spostamenti in bicicletta e a piedi;
5. richiama l'attenzione sulle sfide che le regioni metropolitane in senso lato devono affrontare, e sottolinea che la natura stessa di queste regioni costringe i cittadini a un intenso pendolarismo per recarsi nei centri urbani, facendo dell'accesso a trasporti pubblici rispettosi dell'ambiente ed efficienti sotto il profilo dei costi una delle sfide principali per i territori interessati<sup>(2)</sup>;
6. rileva che il sistema dei trasporti dovrebbe essere trattato come un sistema integrato. La crescente importanza della mobilità come servizio (*Mobility as a Service*, MaaS) e la necessità di introdurre forme innovative di gestione e organizzazione dei trasporti dovrebbero incoraggiare gli enti locali e regionali a puntare, nei loro piani di assetto territoriale e di trasporto, su una combinazione di trasporti pubblici e individuali (e, tra questi ultimi, in particolare sugli spostamenti a piedi e in bicicletta e sulle nuove forme di trasporto con veicoli elettrici);
7. osserva che gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> fissati dal Green Deal europeo e l'obiettivo dell'UE di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 sono traguardi ambiziosi ma indispensabili. Affinché le città e le regioni metropolitane possano raggiungere tali traguardi, devono essere assunte decisioni politiche sulla base di sforzi concettuali e organizzativi e di un'opera di educazione e sensibilizzazione e devono essere rese disponibili le risorse finanziarie necessarie;
8. raccomanda di raccogliere dati che dimostrino i flussi di mobilità nelle regioni metropolitane, in modo da ottenere un quadro completo della situazione del traffico che consenta di elaborare misure più mirate, di sviluppare PMUS basati su dati fattuali e di convogliare in modo più mirato gli investimenti provenienti dai fondi della politica di coesione e da altre fonti;

<sup>(1)</sup> In linea con il pertinente piano d'azione, si è svolta una consultazione pubblica (conclusasi il 23.09.2020) sulla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente [Rif. Ares(2020)3438177 — 01/07/2020]: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.

<sup>(2)</sup> Cfr. il parere del CdR 1896/2019 (GU C 79 del 10.3.2020, pag. 8).

9. fa osservare che una delle cause dei problemi di mobilità urbana consiste nel finanziamento insufficiente delle infrastrutture per i trasporti pubblici urbani e la mobilità non motorizzata. Gli enti locali e regionali e le loro aziende di trasporti necessitano di risorse aggiuntive, che vanno utilizzate in modo coerente per accrescere, nella ripartizione modale del traffico, la quota delle soluzioni di trasporto alternative e sostenibili rispetto a quella dei trasporti motorizzati individuali;

10. fa presente che la politica in materia di trasporti pubblici deve diventare parte integrante di una più ampia politica sociale. Occorre evitare che i costi esterni dei trasporti pubblici (rumore, inquinamento, espropriazioni, opere infrastrutturali ecc.) ricadano in modo sproporzionato sulle persone socialmente più vulnerabili. Inoltre, si deve garantire a tutti un accesso equo in termini di prezzo o di connettività, in modo da consentire a ciascuno di fruire di una migliore qualità della vita.

*Promuovere una reale possibilità di scelta, dando la preferenza ai mezzi di trasporto sostenibili, nello spirito del Green Deal europeo*

11. segnala che attualmente, nella pianificazione e nei finanziamenti, risulta favorito il trasporto mediante veicoli privati, e che è necessario che le condizioni stabilite cambino in modo da contribuire a promuovere modi di trasporto più sostenibili ed efficienti. D'altro canto, le abitudini attuali dipendono dalla disponibilità e dall'attrattiva delle diverse forme di trasporto, e al riguardo la maggioranza delle persone è flessibile nelle proprie scelte. Rendendo il trasporto pubblico più attraente in termini di prezzo, disponibilità, frequenza e continuità dei collegamenti, si produrrà la vera alternativa alla mobilità individuale in automobile;

12. sottolinea l'importanza di realizzare un partenariato pubblico-privato nelle città e nelle regioni per mobilitare gli investimenti privati e sviluppare soluzioni innovative nei trasporti pubblici; e invoca, a tale proposito, un quadro normativo favorevole alle imprese, che incentivi la crescita di nuovi modelli commerciali e crei un mercato competitivo;

13. mette l'accento sull'importanza di fornire trasporti pubblici efficienti e sostenibili al di là dei confini amministrativi delle città, in particolare per i pendolari, gli anziani e i giovani, osservando che, per far ciò, è fondamentale che, a livello metropolitano, i diversi enti pubblici amministrino e cooperino insieme in maniera efficace;

14. fa osservare che un cambiamento delle abitudini sociali in direzione di un maggiore ricorso a modi di trasporto meno inquinanti presuppone una precisa consapevolezza, e soprattutto una reale possibilità di scelta, da parte degli utenti;

15. osserva che il passo successivo è costituito dalla scelta consapevole di modi di trasporto rispettosi dell'ambiente. È necessario creare zone adeguate all'uso pedonale e ciclabile e, per quanto riguarda gli spazi, dare priorità alla «mobilità dolce» e ai trasporti pubblici in termini di accessibilità e attrattiva degli itinerari e di organizzazione del traffico. Tuttavia, tale cambiamento richiede il coordinamento delle politiche territoriali, urbane e dei trasporti e una cooperazione multilivello che travalichi i confini amministrativi al fine di dare spazio alle alternative al traffico automobilistico;

16. invita la Commissione europea a formulare in maniera più precisa, in stretta cooperazione con gli Stati membri, gli obiettivi di investimento per lo sviluppo dei trasporti pubblici; e al riguardo osserva che vi è una tendenza nociva ad abbinare gli investimenti nei trasporti pubblici all'espansione e all'aumento di capacità della rete stradale, quando invece occorrerebbe accordare una chiara priorità al trasporto pubblico e collettivo in tutte le sue forme. Ogni qualvolta un sistema di trasporto su rotaia non sia realizzabile, si dovrebbe dare priorità ai sistemi di trasporto rapido con autobus (*Bus Rapid Transit*, BRT) e alle corsie per veicoli di grandi dimensioni (*High Occupancy Vehicle*, HOV). Occorrerebbe limitare le pratiche contrarie agli obiettivi della politica dei trasporti sostenibili introducendo controlli e normative adeguate;

17. fa notare che i modi di trasporto realmente rispettosi dell'ambiente non soltanto riducono le emissioni, ma fanno anche risparmiare spazi, tempo ed energia. Oltre agli spostamenti a piedi e in bicicletta, anche il trasporto su rotaia o i BRT e le HOV rispondono a tali requisiti. Pertanto le ferrovie suburbane, le metropolitane, i tram, gli autobus a basse emissioni e in particolare il BRT dovrebbero costituire la spina dorsale dei trasporti pubblici nelle aree metropolitane e nelle città più grandi.

*La mobilità e i trasporti pubblici come competenze essenziali degli enti locali e regionali*

18. osserva che una parte significativa del traffico si deve al fatto che le persone non possono soddisfare tutte le esigenze nel proprio luogo di residenza. L'obiettivo delle politiche dovrebbe pertanto essere quello di garantire l'accessibilità di tutti i beni e servizi, in particolare nei campi della sanità, dell'istruzione, dello sport, della cultura e del sostegno sociale, e non già la mobilità come fine a sé stante; sottolinea, al contempo, che i cambiamenti nell'uso degli spazi hanno luogo a lungo termine e che occorre promuovere collegamenti urbano-rurali ben funzionanti, che evitino lo spopolamento delle zone rurali, ma anche che nel sistema dei trasporti è necessario adottare misure correttive ad hoc;

19. è dell'avviso che l'obiettivo primario della politica in materia di assetto territoriale e di trasporti debba essere quello di garantire la massima possibilità di soddisfare le esigenze con la minima necessità di effettuare significativi spostamenti, e che il passo successivo debba consistere nel razionalizzare il volume del traffico, in particolare attraverso un'opportuna combinazione di modi di trasporto («mix modale»), al fine di ridurre al minimo i costi esterni dei trasporti a carico degli enti locali e regionali; inoltre, sottolinea che un maggiore ricorso al telelavoro, sperimentato durante la pandemia di COVID-19, potrebbe tradursi per le zone rurali in un'opportunità, dal momento che offre ai lavoratori una maggiore flessibilità nella scelta del luogo di residenza;

20. prende atto della nuova tendenza a ridurre le esigenze quotidiane di mobilità a lungo raggio a causa dell'aumento del telelavoro durante la pandemia di COVID-19, e osserva che tale tendenza potrebbe essere duratura, combinandosi con la realizzazione di modelli come quello della «15 minutes city» (la città in cui tutto il necessario si trova a un quarto d'ora da casa);

21. ricorda che le reti di trasporto pubblico dovrebbero tenere conto quanto prima delle nuove espansioni edilizie o dei modelli abitativi emergenti, garantendo fin dall'inizio l'accessibilità dei nuovi insediamenti: infatti, coloro che hanno già acquistato un'automobile tendono a utilizzarla, ragion per cui l'accesso ai trasporti pubblici va garantito già alla prima persona che si trasferisce in un nuovo complesso residenziale;

22. richiama l'attenzione sulla necessità di limitare la suburbanizzazione, che sta progredendo rapidamente nelle aree urbane periferiche fino ad alcune decine di chilometri dal centro delle città — un problema, questo, tanto più grave quanto più grande è la zona interessata; e pertanto reputa importante che si ritorni a un modello di insediamento basato sulla densificazione e su una rete di centri abitati in cui le funzioni chiave siano ubicate in centri designati attraverso la pianificazione e opportunamente dimensionati, collegati a una rete di trasporto efficiente, e che i nuovi progetti di edilizia abitativa siano pianificati insieme con i nodi di trasporto pubblico;

23. invita la Commissione europea a mettere a disposizione le risorse necessarie per effettuare investimenti non solo nella realizzazione di nuovi collegamenti urbani, ma anche nella conversione delle soluzioni di trasporto obsolete e inefficienti. Tali investimenti dovrebbero mirare principalmente all'ammodernamento dei sistemi ferroviari, alla sicurezza ferroviaria e alla digitalizzazione, creando così sistemi di trasporto più rapidi, sicuri e convenienti. Ma tra gli investimenti qui proposti potrebbero figurare anche, per esempio, percorsi urbani esenti da collisioni per le automobili, strade urbane adeguate che consentano un uso più efficiente degli spazi, la riduzione delle esigenze di trasporto, l'aumento, all'interno del mix modale, della quota dei modi di trasporto efficienti e la riduzione dei costi esterni dei trasporti. Misure di questo tipo, infatti, non solo promuovono la scelta del trasporto collettivo e dei modi di trasporto alternativi agli spostamenti individuali in automobile, ma riducono altresì l'illusione che spostarsi in automobile dalle periferie sia semplice ed economico dal momento che i relativi costi esterni sono di fatto sostenuti dagli abitanti della città.

*Un mix modale adeguato e l'internalizzazione dei costi esterni con la garanzia di finanziamenti dell'UE nelle regioni*

24. ritiene necessario considerare le possibilità di stimolare gli investimenti nella mobilità sostenibile, ad esempio attraverso il meccanismo per collegare l'Europa, il Fondo per la modernizzazione e il dispositivo per la ripresa e la resilienza. Inoltre, è importante aumentare la mobilità investendo in infrastrutture che migliorino l'accesso ai nodi delle reti urbane e transeuropee dei trasporti e dando a questi nodi la priorità;

25. sottolinea l'importanza cruciale della sfida che consiste nell'aumentare la quota di traffico costituita dagli spostamenti effettuati con modi di trasporto meno dannosi per l'ambiente, ossia con quelli che consumano meno energia e necessitano di minori spazi; ritiene pertanto che modelli di mobilità sostenibili e innovativi potrebbero formare parte integrante delle riforme presentate nell'ambito dei piani nazionali per la ripresa e la resilienza, e che tutto ciò comporti la necessità di fare un uso appropriato dei diversi modi di trasporto al fine di massimizzare i benefici e ridurre al minimo i costi per la società, in linea con il principio «chi inquina paga»;

26. esorta ad andare fino in fondo nel processo di internalizzazione dei costi esterni dei trasporti, cosicché, nello scegliere i modi di trasporto, gli utenti tengano conto anche dell'interesse della società. Ciò vale in particolare per la considerazione dei costi effettivi del trasporto su strada, che attualmente sono notevolmente sottovalutati. Un migliore equilibrio al riguardo contribuirà sensibilmente a incentivare il ricorso ai mezzi di trasporto con i minori costi esterni, come il trasporto su rotaia e il BRT, i quali dovrebbero costituire la base dei trasporti pubblici nelle aree metropolitane;

27. segnala l'importanza di garantire la competitività dei costi del trasporto pubblico dal punto di vista dei passeggeri. Dato che il traffico automobilistico è la principale fonte di costi esterni, l'attrattiva del trasporto pubblico dovrebbe essere garantita da un livello sufficientemente elevato di sovvenzioni pubbliche, finanziate in parte dalle entrate derivanti dall'internalizzazione dei costi del trasporto motorizzato individuale;

28. fa osservare che il trasporto su rotaia, che è la spina dorsale della mobilità regionale, contribuisce notevolmente alla coesione territoriale; e chiede di aumentare gli investimenti nei nodi ferroviari urbani, di integrarli meglio nella rete transeuropea dei trasporti, di migliorare i collegamenti transfrontalieri e di sviluppare l'infrastruttura dell'«ultimo miglio» per integrare meglio il trasporto su rotaia nelle catene di mobilità urbana e suburbana<sup>(?)</sup>;

29. sottolinea la necessità di promuovere anche altri modi di trasporto pubblico sostenibili, come gli autobus a basse emissioni, quale mezzo per decongestionare le città, ridurre le emissioni e conseguire gli obiettivi climatici del Green Deal europeo. A tal fine, è essenziale fornire incentivi economici per il rinnovo del parco veicoli, per l'adozione di tecnologie pulite e per investimenti in infrastrutture (ad esempio, HOV nelle aree metropolitane, punti di interscambio che contribuiscano a facilitare i trasferimenti, fermate per l'imbarco e lo sbarco, parcheggi dissuasivi ecc.);

30. chiede di assicurare una quota maggiore di finanziamenti per i trasporti pubblici urbani a titolo del meccanismo per collegare l'Europa, del Fondo di coesione e del Fondo europeo di sviluppo regionale, nonché di far sì che tali finanziamenti siano utilizzati più rapidamente e abbiano un maggiore impatto a livello regionale e locale. Tali risorse saranno fondamentali per l'attuazione di soluzioni operative e tecniche a livello urbano e per garantire soluzioni sostenibili e rispettose dell'ambiente;

31. chiede che il sostegno alla mobilità urbana, nonché al miglioramento dei suoi collegamenti con le parti periurbane e rurali delle regioni metropolitane grazie alla creazione di sistemi di trasporto pubblico integrati ben funzionanti, nel prossimo quadro finanziario 2021-2027 sia erogato principalmente attraverso le regioni e i loro programmi operativi. Per garantire un'azione coordinata, efficace ed efficiente, è essenziale avvalersi del patrimonio di esperienza, conoscenza e capacità delle regioni;

32. al riguardo, chiede che i trasporti pubblici sostenibili e rispettosi dell'ambiente siano ammessi a beneficiare dei finanziamenti a titolo dell'obiettivo specifico «Un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un'energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell'economia circolare, dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della gestione e prevenzione dei rischi» (OS 2) di cui al regolamento unico relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione proposto dalla Commissione [proposta COM (2018) 372 final, modificata da COM (2020) 452 final]. Ciò contribuirà a migliorare la qualità dell'aria e la riduzione del rumore e aiuterà in modo significativo le regioni metropolitane a conseguire gli obiettivi del Green Deal e la transizione verso la neutralità climatica.

*Qualità del servizio dei trasporti pubblici, anticipazione delle situazioni di crisi e garanzia della sicurezza in caso di minacce, comprese le pandemie*

33. evidenzia la necessità di garantire standard elevati di qualità dei trasporti pubblici, in modo che questi possano competere con i trasporti motorizzati individuali. A tal fine sono decisivi fattori come l'accessibilità in termini di spazio, gli orari e la frequenza del servizio, la puntualità e l'affidabilità, la competitività in termini di tempi di percorrenza, la disponibilità di connessioni dirette o di possibilità di cambiare agevolmente mezzo di trasporto, il comfort e la sicurezza dei mezzi di trasporto;

---

<sup>(?)</sup> Cfr. il parere del CdR 2633/2020.

34. fa presente che, a causa della situazione critica causata dalla pandemia di COVID-19, nelle regioni metropolitane si potrebbe registrare un'inversione di tendenza rispetto al passaggio all'uso dei trasporti pubblici. I cittadini, infatti, sono tornati ad essere più propensi a utilizzare le automobili e, in molti casi, i pendolari sono tornati a spostarsi da soli. Nel contempo, le regioni metropolitane devono investire ingenti risorse finanziarie nell'applicazione di misure igieniche preventive nei veicoli adibiti al trasporto pubblico, ma questi investimenti non hanno fatto aumentare il numero dei passeggeri, cosicché tali regioni hanno perso una grossa quota del prezzo dei biglietti. Oltre a ciò, le regioni metropolitane devono far fronte a una sostanziale riduzione dei loro bilanci regionali dovuta alla carenza di finanziamenti nel settore pubblico causata dalla pandemia di COVID-19. Pertanto, è necessario che i disavanzi di bilancio delle regioni metropolitane vengano coperti, e occorre trarre insegnamenti da questa esperienza per sviluppare sistemi di trasporto pubblico resilienti, che possano costituire una scelta equa in un'eventuale prossima crisi;

35. chiede di utilizzare il Fondo per una transizione giusta per sostenere le città e le aree metropolitane nella transizione verso trasporti pubblici senza emissioni di carbonio;

36. suggerisce di indire gare d'appalto pubbliche congiunte a livello UE anche per minibus puliti, da utilizzare in particolare per il trasporto di persone che hanno bisogno di soluzioni più mirate, in particolare anziani, persone con disabilità e scolari. Tali minibus hanno un costo per passeggero/chilometro più elevato rispetto ai veicoli più grandi e hanno tempi di ammortamento più lunghi, ma sono altrettanto importanti ai fini di una rete di trasporti pubblici completamente puliti;

37. mette in rilievo il fatto che l'integrazione spaziale, organizzativa e tariffaria dei trasporti pubblici è fondamentale per la loro efficienza. Ciò è particolarmente importante nelle aree metropolitane, nelle regioni delle capitali e negli agglomerati urbani più grandi, dove convergono gli spostamenti dei pendolari, i trasporti urbani, suburbani e locali, nonché i trasporti nazionali, ma anche nelle zone rurali, dove soprattutto assicurare una frequenza sufficiente dei trasporti pubblici può costituire un problema. Integrazione significa realizzare sistemi di tariffazione comuni e garantire una migliore interoperabilità tra le diverse aziende di trasporti pubblici (comprese quelle ferroviarie) operanti in una stessa area metropolitana; ma l'integrazione riguarda altresì la «mobilità dolce», la facilità di accesso alle fermate dei trasporti pubblici per coloro che non guidano e, nel caso delle stazioni ferroviarie nelle periferie a scarsa densità edilizia, anche per chi utilizza veicoli a motore individuali;

38. sottolinea che è necessario anche migliorare le strutture delle stazioni ferroviarie e creare poli di mobilità intelligenti, costituiti da *hub* logistici ma anche da punti di incontro che creino un ambiente gradevole sia per il passaggio da un modo di trasporto all'altro che per le interazioni umane;

39. richiama l'attenzione della Commissione sulla necessità di accelerare lo sviluppo di una cooperazione europea in materia di informazioni sui trasporti pubblici, in collaborazione con gli operatori di tali trasporti. Pianificare ed effettuare viaggi per mezzo di trasporti pubblici deve diventare più semplice, anche grazie all'utilizzo dei siti web dei singoli operatori di trasporto regionali;

40. raccomanda alla Commissione europea di elaborare e adottare, in collaborazione con gli operatori di trasporto pubblico, un quadro di riferimento a livello UE che consenta un uso efficiente dei trasporti pubblici nelle città europee. Occorrerebbe valutare una serie di opzioni che siano sostenibili a lungo termine;

41. richiama l'attenzione della Commissione sulla possibilità di elaborare, in cooperazione con gli operatori di trasporto pubblico, un quadro di riferimento a livello europeo per combinare i biglietti ferroviari con quelli dei trasporti urbani nelle città di partenza e di destinazione (ad esempio mediante un supplemento). Gli utenti trarrebbero grandi vantaggi da una piattaforma web o un'applicazione mobile unica e da un sistema di pagamento unico. Tali soluzioni sono già realtà in diversi Stati membri, e offrire tale possibilità nell'intera Unione europea renderebbe più agevole la pianificazione dei viaggi;

42. chiede che venga risolto in maniera sistemica il problema delle tariffe ingiustificatamente elevate applicate dai gestori delle reti ferroviarie ai vettori, e quindi da questi ai passeggeri, per l'attraversamento delle frontiere nazionali all'interno dell'UE. Tali tariffe non dovrebbero essere superiori agli effettivi costi tecnici del cambio della rete, ove ve ne siano. In caso contrario, dovrebbero essere abolite. Si tratta di uno dei presupposti di base per ripristinare la competitività dei servizi ferroviari a lungo raggio, la quale a sua volta contribuirebbe ad aumentare il ricorso ai trasporti pubblici nelle città di destinazione;

43. ribadisce la necessità di elaborare norme e principi europei in materia di prevenzione e individuazione di minacce specifiche, comprese le pandemie, e procedure europee per garantire la circolazione sicura delle persone in caso di minacce di questo tipo. Nei lavori in corso sulla *strategia globale dell'UE per una mobilità sostenibile e intelligente* <sup>(4)</sup>, che sostituirà il libro bianco «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile», è necessario avvalersi dell'esperienza e dell'esempio delle tante regioni e città dell'UE che hanno adottato misure di provata efficacia per contrastare gli effetti della pandemia di COVID-19.

Bruxelles, 10 dicembre 2020.

*Il presidente*  
*del Comitato europeo delle regioni*  
Apostolos TZITZIKOSTAS

---

---

<sup>(4)</sup> Cfr. la nota 1: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.