

Giovedì 25 marzo 2021

P9_TA(2021)0107

Attuazione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente

Risoluzione del Parlamento europeo del 25 marzo 2021 sull'attuazione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente: direttiva 2004/107/CE e direttiva 2008/50/CE (2020/2091(INI))

(2021/C 494/07)

Il Parlamento europeo,

- visto l'accordo adottato in occasione della 21^a Conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP21) tenutasi a Parigi il 12 dicembre 2015 (l'accordo di Parigi),
- visti l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile e gli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) delle Nazioni Unite,
- visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 191,
- vista la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa ⁽¹⁾,
- vista la direttiva 2004/107/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nickel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente ⁽²⁾,
- vista la direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE (la direttiva NEC) ⁽³⁾,
- vista la decisione di esecuzione 2011/850/UE della Commissione, del 12 dicembre 2011, recante disposizioni di attuazione delle direttive 2004/107/CE e 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda lo scambio reciproco e la comunicazione di informazioni sulla qualità dell'aria ambiente ⁽⁴⁾,
- vista la comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019, dal titolo «Il Green Deal europeo» (COM(2019)0640),
- vista la comunicazione della Commissione del 17 maggio 2018, dal titolo «Un'Europa che protegge: aria pulita per tutti» (COM(2018)0330),
- vista la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (UE) 2018/1999 (Legge europea sul clima) (COM(2020)0080), presentata dalla Commissione il 4 marzo 2020,
- visto il controllo dell'adeguatezza delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente (2008/50/CE, 2004/107/CE) da parte della Commissione, del 28 novembre 2019 (SWD(2019)0427),
- vista la relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, del 26 giugno 2020, in merito ai progressi compiuti nell'attuazione della direttiva (UE) 2016/2284 concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici (COM(2020)0266),
- vista la relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'8 gennaio 2021, dal titolo «Seconde prospettive in materia di aria pulita» (COM(2021)0003),

⁽¹⁾ GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 23 del 26.1.2005, pag. 3.

⁽³⁾ GU L 344 del 17.12.2016, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 335 del 17.12.2011, pag. 86.

Giovedì 25 marzo 2021

- vista la tabella di marcia della Commissione per la valutazione d'impatto iniziale per la revisione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente,
- viste la politica dell'UE in materia di salute e sicurezza sul lavoro, in particolare la comunicazione della Commissione del 10 gennaio 2017, dal titolo «Lavoro più sicuro e più sano per tutti — Aggiornamento della normativa e delle politiche dell'UE in materia di salute e sicurezza sul lavoro» (COM(2017)0012), e la direttiva 2004/37/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sulla protezione dei lavoratori contro i rischi derivanti da un'esposizione ad agenti cancerogeni o mutageni durante il lavoro ⁽⁵⁾,
- vista la comunicazione della Commissione del 14 ottobre 2020 sulla strategia dell'UE per ridurre le emissioni di metano (COM(2020)0663),
- vista la direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) ⁽⁶⁾,
- viste la comunicazione della Commissione del 14 ottobre 2020, dal titolo «Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili — Verso un ambiente privo di sostanze tossiche» (COM(2020)0667) e la risoluzione del Parlamento europeo del 10 luglio 2020 sulla strategia in materia di sostanze chimiche per la sostenibilità ⁽⁷⁾,
- vista la sua risoluzione del 13 marzo 2019 su un'Europa che protegge: aria pulita per tutti ⁽⁸⁾,
- vista la sua risoluzione del 28 novembre 2019 sull'emergenza climatica e ambientale ⁽⁹⁾,
- visto il parere di prospettiva del Comitato delle regioni, del 2 luglio 2020, dal titolo «Il futuro della politica dell'UE in materia di aria pulita, nel quadro dell'obiettivo "inquinamento zero"» ⁽¹⁰⁾,
- vista la relazione speciale n. 23/2018 della Corte dei conti europea, dell'11 settembre 2018, dal titolo «Inquinamento atmosferico: la nostra salute non è ancora sufficientemente protetta»,
- vista la relazione n. 9/2020 dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), del 23 novembre 2020, dal titolo «Air quality in Europe — 2020 report» (Qualità dell'aria in Europa — Relazione 2020),
- visti la valutazione dell'attuazione a livello europeo del Servizio Ricerca del Parlamento europeo, del 18 gennaio 2021, dal titolo «EU policy on air quality: Implementation of selected EU legislation» (La strategia dell'UE in materia di qualità dell'aria: attuazione di una serie di atti legislativi dell'UE), e il suo allegato I, intitolato «Mapping and assessing local policies on air quality. What air quality policy lessons could be learnt from the COVID-19 lockdown?» (Mappatura e valutazione delle strategie locali sulla qualità dell'aria. Quali insegnamenti è possibile trarre dal confinamento imposto a seguito della COVID-19?),
- visto lo studio pubblicato nel gennaio 2021 dal suo dipartimento tematico Politica economica e scientifica e qualità di vita, dal titolo «Air Pollution and COVID-19» (Inquinamento atmosferico e COVID-19),
- visto lo studio pubblicato il 18 marzo 2019 dal suo dipartimento tematico Politica economica e scientifica e qualità di vita e destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, dal titolo «Sampling points for air quality — Representativeness and comparability of measurement in accordance with Directive 2008/50/EC on ambient air quality and cleaner air for Europe» (Punti di campionamento della qualità dell'aria — Rappresentatività e comparabilità delle misurazioni in conformità della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa),
- vista la risoluzione dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) del 26 maggio 2015, dal titolo «Health and the environment: addressing the health impact of air pollution» (Salute e ambiente: affrontare l'impatto dell'inquinamento atmosferico sulla salute),
- visti l'articolo 54 del suo regolamento, nonché l'articolo 1, paragrafo 1, lettera e), e l'allegato 3 della decisione della Conferenza dei presidenti del 12 dicembre 2002 sulla procedura relativa alla concessione dell'autorizzazione a elaborare relazioni di iniziativa,

⁽⁵⁾ GU L 158 del 30.4.2004, pag. 50.

⁽⁶⁾ GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17.

⁽⁷⁾ Testi approvati, P9_TA(2020)0201.

⁽⁸⁾ GU C 23 del 21.1.2021, pag. 23.

⁽⁹⁾ Testi approvati, P9_TA(2019)0078.

⁽¹⁰⁾ GU C 324 dell'1.10.2020, pag. 35.

Giovedì 25 marzo 2021

- visto il parere della commissione per i trasporti e il turismo,
 - vista la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A9-0037/2021),
- A. considerando che l'aria pulita è fondamentale per la salute umana e la qualità della vita, nonché per l'ambiente, ed è stata riconosciuta fra le priorità globali per la salute nel quadro degli OSS;
- B. considerando che l'inquinamento atmosferico ha carattere transfrontaliero e che vi è un considerevole scambio di inquinanti atmosferici tra gli Stati membri e anche tra i paesi dell'UE e i paesi terzi, come rilevato nella relazione «Seconde prospettive in materia di aria pulita»; che, in molti casi, gli effetti nocivi della scarsa qualità dell'aria sono diventati un problema locale per gli Stati membri, i quali non possono adottare alcuna misura in relazione alle fonti di emissioni situate al di fuori del loro territorio;
- C. considerando che l'inquinamento atmosferico rappresenta il maggior rischio sanitario ambientale in Europa⁽¹¹⁾, in quanto colpisce le regioni, i gruppi socioeconomici e le fasce di età in misura disomogenea e, secondo le più recenti stime dell'AEA relative alle conseguenze per la salute imputabili all'esposizione all'inquinamento atmosferico, si registrano quasi 400 000 morti premature all'anno; che nel 2018 l'esposizione a lungo termine a concentrazioni di particolato 2,5 (PM_{2,5}) ha provocato circa 379 000 morti premature nell'UE-28; che, secondo le stime, nel 2018 l'esposizione a concentrazioni di NO₂ e O₃ ha causato rispettivamente 54 000 e 19 400 morti premature nell'UE⁽¹²⁾;
- D. considerando che l'inquinamento atmosferico presenta una correlazione con le malattie respiratorie e cardiovascolari, l'ictus e il cancro, e che recenti studi lo associano inoltre a effetti negativi sulla fertilità, la gestazione e i neonati, nonché alla demenza⁽¹³⁾, ad alterazioni della struttura cerebrale nei bambini, al morbo di Alzheimer, a infiammazioni sistematiche e disturbi cognitivi⁽¹⁴⁾, nonché alla mortalità per diabete⁽¹⁵⁾; che il numero complessivo di morti premature causate dall'inquinamento atmosferico è diminuito di oltre il 50 % dal 1990⁽¹⁶⁾;
- E. considerando che è dimostrato che l'esposizione all'inquinamento atmosferico potrebbe influenzare i risultati sanitari dei soggetti affetti da COVID-19, soprattutto a causa di danni al sistema respiratorio e immunitario e dell'espressione di proteine che consentono al virus di penetrare nelle cellule⁽¹⁷⁾;
- F. considerando che, secondo la relazione «Seconde prospettive in materia di aria pulita» della Commissione, il numero annuale di morti premature dovute all'inquinamento atmosferico diminuirebbe probabilmente di circa il 55 % entro il 2030 rispetto ai dati del 2005 se gli Stati membri attuassero tutte le misure previste dalla legislazione dell'UE esistente che disciplina le fonti di inquinamento atmosferico;

⁽¹¹⁾ Organizzazione mondiale della sanità, «Ambient Air Pollution: A global assessment of exposure and burden of disease» (Inquinamento dell'aria ambiente: una valutazione globale dell'esposizione e del carico di malattia), Organizzazione mondiale della sanità, Ginevra, 2016.

⁽¹²⁾ Relazione n. 9/2020 dell'AEA, del 23 novembre 2020, dal titolo «Air quality in Europe — 2020 report» (Qualità dell'aria in Europa — Relazione 2020).

⁽¹³⁾ Chen, H. e al., «Living near major roads and the incidence of dementia, Parkinson's disease, and multiple sclerosis: a population based cohort study» (Vivere in prossimità di grandi assi stradali e incidenza di demenza, malattia di Parkinson e sclerosi multipla: uno studio di coorte basato sulla popolazione), *The Lancet*, Vol. 389, No 10070, Elsevier Ltd., 2017, pagg. 718-726.

⁽¹⁴⁾ Guxens, M. e al., «Air Pollution Exposure During Fetal Life, Brain Morphology, and Cognitive Function in School-Age Children» (Esposizione all'inquinamento atmosferico durante la vita fetale, morfologia del cervello e funzione cognitiva nei bambini in età scolare), *Biological Psychiatry*, Vol. 84, No 4, Elsevier Inc., 2018, pagg. 295-303.

⁽¹⁵⁾ Lim, C. C. e al., «Association between long-term exposure to ambient air pollution and diabetes mortality» (Associazione tra esposizione a lungo termine all'inquinamento atmosferico e mortalità per diabete), *US Environmental Research*, Vol. 165, Elsevier Inc., 2018, pagg. 330-336.

⁽¹⁶⁾ AEA, «Air pollution: how it affects our health» (Incidenza dell'inquinamento atmosferico sulla salute), AEA, Copenhagen, 2020, <https://www.eea.europa.eu/themes/air/health-impacts-of-air-pollution>

⁽¹⁷⁾ Studio pubblicato nel gennaio 2021 dal dipartimento tematico Politica economica e scientifica e qualità di vita del Parlamento europeo, dal titolo «Air Pollution and COVID-19. Including elements of air pollution in rural areas, indoor air pollution, vulnerability and resilience aspects of our society against respiratory disease, social inequality stemming from air pollution» (Inquinamento atmosferico e COVID-19. Inclusi elementi concernenti l'inquinamento atmosferico nelle zone rurali, l'inquinamento atmosferico negli ambienti chiusi, aspetti inerenti alla vulnerabilità e alla resilienza della nostra società nei confronti delle malattie respiratorie, e la disuguaglianza sociale derivante dall'inquinamento atmosferico).

Giovedì 25 marzo 2021

- G. considerando che le popolazioni urbane sono le più esposte all'inquinamento atmosferico e che a livello globale solo una persona su dieci vive in una città che rispetta le linee guida dell'OMS sulla qualità dell'aria ⁽¹⁸⁾; che oggi il 75 % della popolazione dell'UE vive in aree urbane e periurbane ⁽¹⁹⁾;
- H. considerando che il 98 % della popolazione urbana dell'UE è esposto a livelli di ozono superiori a quelli indicati nelle linee guida dell'OMS; che il 77 % della popolazione dell'UE-28 è esposta a livelli di PM_{2,5} superiori a quanto previsto dalle linee guida dell'OMS ⁽²⁰⁾;
- I. considerando che il 19 gennaio 2021 la rivista «The Lancet Planetary Health» ha pubblicato uno studio sulla valutazione dell'impatto dell'inquinamento atmosferico sulla mortalità in quasi mille città europee ⁽²¹⁾; che ha constatato che le 10 città con il minore tasso di mortalità dovuto all'inquinamento da NO₂ e PM_{2,5} si trovano prevalentemente nel nord Europa; che le sfide relative alla qualità dell'aria cambiano sensibilmente da un luogo all'altro e che le principali fonti di problemi spaziano dai sistemi di riscaldamento ai trasporti; che, malgrado la crescita economica, si registra una tendenza generale al miglioramento della qualità dell'aria rispetto ai valori del 1990;
- J. considerando l'inquinamento atmosferico ha costi umani ed economici significativi, come la riduzione dell'aspettativa di vita, l'aumento della spesa sanitaria, la riduzione della produttività del lavoro, il degrado degli ecosistemi, la perdita di biodiversità e i cambiamenti climatici; che i costi derivanti dall'inquinamento atmosferico per la società, la salute e le attività economiche in Europa sono complessivamente compresi tra 330 e 940 miliardi di EUR all'anno, ma che i costi di tutte le misure che apportano un miglioramento della qualità dell'aria ammontano a 70-80 miliardi di EUR all'anno ⁽²²⁾; che il costo dell'inazione, inclusi gli impatti dannosi dell'inquinamento atmosferico sulla salute dei cittadini, sull'economia e sulla società, supera di gran lunga il costo dell'azione, sebbene implichi varie misure di intervento; che, secondo le stime della Commissione, la piena attuazione dell'attuale legislazione dell'UE in materia di aria pulita potrebbe portare a benefici netti fino a 42 miliardi di EUR all'anno entro il 2030, in particolare grazie alla riduzione dei tassi di mortalità e morbilità ⁽²³⁾;
- K. considerando che tra il 1990 e il 2018 l'UE ha registrato riduzioni delle emissioni di tutti gli inquinanti atmosferici; che la riduzione maggiore è stata registrata per gli ossidi di zolfo (SO_x), diminuiti del 90 %, seguiti dai composti organici volatili non metanici (COVNM) e dagli ossidi di azoto (NO_x), che sono diminuiti rispettivamente di circa il 60 e il 55 %; che le emissioni di particolato fine (PM_{2,5}) si sono ridotte di quasi la metà dal 1990 e che le emissioni di ammoniaca (NH₃) sono diminuite di circa un quarto ⁽²⁴⁾; che le emissioni di NH₃ sono stabili dal 2010;
- L. considerando che secondo gli ultimi dati disponibili del 2018, 10 Stati membri dovevano ridurre le emissioni di NH₃ di una percentuale fino al 10 % in meno di due anni, mentre sei e cinque Stati membri dovevano rispettivamente ridurre le emissioni di PM_{2,5} e NO_x di una percentuale fino al 30 % per rispettare i limiti del 2020 stabiliti nella direttiva sui limiti nazionali di emissione ⁽²⁵⁾;

⁽¹⁸⁾ Organizzazione mondiale della sanità, «Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease» (Inquinamento dell'aria ambiente: una valutazione globale dell'esposizione e del carico di malattia), Organizzazione mondiale della sanità, Ginevra, 2016.

⁽¹⁹⁾ Pubblicazione statistica di Eurostat del 7 settembre 2016, dal titolo «Urban Europe — Statistics on cities, towns and suburbs» (Europa urbana — Statistiche relative a città grandi e medie e cinture urbane).

⁽²⁰⁾ Relazione n. 9/2020 dell'AEA, del 23 novembre 2020, dal titolo «Air quality in Europe — 2020 report» (Qualità dell'aria in Europa — Relazione 2020).

⁽²¹⁾ Khomenko, S. e al., «Premature mortality due to air pollution in European cities: a health impact assessment» (Mortalità prematura dovuta all'inquinamento atmosferico nelle città europee: una valutazione dell'impatto sulla salute), The Lancet Planetary Health, Elsevier Inc., 2021.

⁽²²⁾ Valutazione dell'attuazione a livello europeo del Servizio Ricerca del Parlamento europeo, del 18 gennaio 2021, dal titolo «EU policy on air quality: Implementation of selected EU legislation» (La strategia dell'UE in materia di qualità dell'aria: attuazione di una serie di atti legislativi dell'UE), pag. 26.

⁽²³⁾ Amann, M. e al., «Support to the development of the Second Clean Air Outlook — Specific Contract 6 under Framework Contract ENV.C.3/FRA/2017/0012 (Final Report)» (Sostegno allo sviluppo delle seconde prospettive in materia di aria pulita — Contratto specifico 6 del contratto quadro ENV.C.3/FRA/2017/0012 (Relazione finale)), Commissione europea, Bruxelles, 2020.

⁽²⁴⁾ Eurostat, «Air pollution statistics — Emission inventories» (Statistiche sull'inquinamento atmosferico — Inventari delle emissioni), Eurostat, Lussemburgo, 2020, www.ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_pollution_statistics_-_emission_inventories&oldid=403107

⁽²⁵⁾ COM(2021)0003.

Giovedì 25 marzo 2021

- M. considerando che l'inquinamento atmosferico porta al degrado ambientale e ha notevoli effetti negativi sugli ecosistemi naturali e sulla biodiversità — tra cui l'eutrofizzazione, l'acidificazione e i danni alla vegetazione derivanti dall'ozono troposferico, alla qualità dell'acqua e del suolo e ai servizi ecosistemici che essi supportano — nonché sul clima, e può danneggiare l'ambiente edificato e il patrimonio culturale; che gli inquinanti atmosferici che attualmente causano più danni agli ecosistemi sono l'O₃, l'NH₃ e l'NO_x; che l'inquinamento atmosferico è al momento responsabile dell'esposizione all'eutrofizzazione di circa due terzi della superficie dell'ecosistema dell'UE;
- N. considerando che il deposito dei composti di azoto, emessi nell'aria come NO_x e NH₃, può provocare l'eutrofizzazione, ovvero un eccesso di nutrienti; che sia i composti di zolfo che quelli di azoto hanno effetti acidificanti; che sia l'eutrofizzazione sia l'acidificazione possono influenzare gli ecosistemi terrestri e acquatici e possono alterare la diversità delle specie e provocare l'invasione da parte di nuove specie; che l'acidificazione può altresì comportare una maggiore dispersione di metalli tossici nell'acqua o nei suoli, aumentandone il rischio di assorbimento nella catena alimentare;
- O. considerando che livelli elevati di O₃ danneggiano le cellule delle piante, compromettendone la riproduzione e la crescita e riducendo così la produttività delle colture agricole, la crescita delle foreste e la biodiversità; che condizioni climatiche mutevoli e l'aumento delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) e di altri inquinanti, come l'azoto reattivo, modificano le reazioni della vegetazione all'O₃; che questi modificatori influenzano la quantità di O₃ assorbita dalle foglie, alterando così la portata degli effetti sulla crescita delle piante, la produttività delle colture e i servizi ecosistemici ⁽²⁶⁾;
- P. considerando che gli inquinanti metallici tossici, come il piombo (Pb), il mercurio (Hg) e il cadmio (Cd), possono causare effetti nocivi su piante e animali, oltre che sulle persone, e che, nonostante le loro concentrazioni atmosferiche possano risultare basse, contribuiscono comunque al deposito e all'accumulo di metalli tossici nel suolo, nei sedimenti e negli organismi; che i metalli tossici e i composti organici persistenti, oltre alla loro tossicità ambientale, hanno una tendenza al bioaccumulo negli animali e nelle piante e alla bioamplificazione, il che significa che le concentrazioni nei tessuti degli organismi aumentano man mano che si sale di livello nella catena alimentare;
- Q. considerando che, nonostante il trasporto di passeggeri e merci sia aumentato rispetto al 1990, si è registrata una riduzione significativa di tutti gli inquinanti atmosferici nel trasporto su strada; che il trasporto su strada è ancora il principale fattore che contribuisce alle emissioni di NO_x (rappresentando il 39 % delle emissioni totali di NO_x dell'UE) e il secondo maggior contributore alle emissioni di particolato carbonioso (26 %) e piombo (16 %) nell'UE; che il trasporto su strada è la principale fonte responsabile dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane a causa delle emissioni dei veicoli (emissioni dei gas di scarico), nonché dell'usura dei freni e degli pneumatici (emissioni non legate ai gas di scarico); che i veicoli diesel sono responsabili di circa il 75 % dei costi totali dell'inquinamento atmosferico associato al trasporto su strada in Europa ⁽²⁷⁾;
- R. considerando che, come evidenziato dall'AEA, l'agricoltura è la terza fonte più importante di emissioni primarie di PM₁₀ nell'UE; che le emissioni di NH₃ derivanti dall'agricoltura contribuiscono a creare concentrazioni di PM elevate in tutta Europa ogni primavera, come anche a provocare ripercussioni negative sulla salute sia a breve che a lungo termine ⁽²⁸⁾; che le emissioni di metano derivanti dall'agricoltura sono un importante precursore dell'ozono troposferico, il quale ha effetti negativi sulla salute umana;

⁽²⁶⁾ Ufficio regionale dell'OMS per l'Europa a Copenaghen, «Air Quality Guidelines for Europe» (Orientamenti sulla qualità dell'aria per l'Europa), European Series, Vol. 2, Organizzazione mondiale della sanità, Ginevra, 2000.

⁽²⁷⁾ Relazione n. 9/2020 dell'AEA, del 23 novembre 2020, dal titolo «Air quality in Europe — 2020 report» (Qualità dell'aria in Europa — Relazione 2020).

⁽²⁸⁾ Valutazione degli indicatori dell'AEA, del 23 febbraio 2018, dal titolo «Emissions of primary PM_{2,5} and PM₁₀ particulate matter» (Emissioni di particolato primario PM_{2,5} e PM₁₀).

Giovedì 25 marzo 2021

- S. considerando che il settore della produzione e della distribuzione di energia è responsabile di oltre la metà delle emissioni di SO_x ⁽²⁹⁾ e di un quinto delle emissioni di NO_x ⁽³⁰⁾ nei 33 paesi membri dell'AEA;
- T. considerando che le centrali a carbone e a lignite contribuiscono in maniera considerevole alle emissioni di mercurio nell'UE e che il 62 % di tali emissioni prodotte dal settore industriale dell'Unione proviene da centrali elettriche a carbone ⁽³¹⁾; che il mercurio è una neurotossina pericolosa, dannosa per il sistema nervoso anche a livelli di esposizione relativamente bassi;
- U. considerando che nel 2005, nei mari che circondano l'Europa (Mar Baltico, Mare del Nord, Atlantico nord-orientale, Mar Mediterraneo e Mar Nero), le emissioni di anidride solforosa (SO₂) provocate dal trasporto marittimo internazionale ammontavano, secondo le stime, a 1,7 milioni di tonnellate all'anno, le emissioni di NO₂ a 2,8 milioni di tonnellate e quelle di PM_{2,5} a 195 000 tonnellate ⁽³²⁾; che uno studio scientifico effettuato per conto della Commissione ha concluso che, in assenza di ulteriori interventi, entro un decennio le emissioni di NO_x derivanti dal trasporto marittimo saranno probabilmente pari a quelle terrestri ⁽³³⁾;
- V. considerando che, se da un lato il quadro politico dell'UE in materia di qualità dell'aria esterna è ben strutturato, dall'altro la legislazione dell'Unione che disciplina la qualità dell'aria interna risulta frammentata; che potrebbe essere necessario, da parte dell'UE, un approccio politico più olistico nei confronti dell'inquinamento atmosferico, in grado di garantire che le legislazioni in materia di qualità dell'aria ambiente, salute e sicurezza sul lavoro, sostanze chimiche ed edilizia siano pienamente coerenti e si rafforzino reciprocamente, in particolare per garantire la sicurezza dei lavoratori e della popolazione dalle sostanze pericolose nei prodotti di consumo;
- W. considerando che 13 delle 18 procedure di infrazione in corso nei confronti di 18 Stati membri sono state avviate a causa del superamento dei valori limite europei delle emissioni di PM₁₀, 11 procedure riguardano le emissioni di NO₂ e una riguarda le emissioni di SO₂, mentre sono pendenti altre sei procedure di infrazione a causa della mancata attuazione dei requisiti di monitoraggio; che i valori limite di PM₁₀ e di SO₂ avrebbero dovuto essere rispettati già a partire dal 2005;
- X. considerando che, per il 2019, 17 Stati membri hanno segnalato superamenti dei limiti di qualità dell'aria dell'UE per l'NO₂, 14 Stati membri hanno segnalato superamenti dei limiti di PM₁₀, quattro hanno riferito superamenti per il PM_{2,5} e uno per l'SO₂;
- Y. considerando che, alla luce della situazione attuale, è necessario fornire ai paesi maggiore sostegno (sul piano tecnologico, logistico e finanziario così come sotto forma di orientamenti) per migliorare l'attuazione della legislazione vigente;
- Z. considerando che una recente decisione di un tribunale locale ha stabilito che il governo della regione di Bruxelles, dove hanno sede le istituzioni dell'UE, è obbligato per legge a predisporre entro sei mesi sulle strade più trafficate, come «Rue de la loi», sistemi di misurazione della qualità dell'aria che devono misurare la concentrazione di NO₂, di particolato grossolano (PM₁₀) e di particolato fine (PM_{2,5});
- AA. considerando che la maggioranza della popolazione dell'UE ritiene insufficiente l'azione pubblica per promuovere una buona qualità dell'aria e che oltre il 70 % si attende che l'Unione proponga misure supplementari ⁽³⁴⁾; che il miglioramento della qualità dell'aria è legato anche a cambiamenti di mentalità della società, che non si possono ottenere facilmente con modifiche giuridiche, ma piuttosto attraverso campagne di sensibilizzazione sui benefici delle politiche in materia di aria pulita;

⁽²⁹⁾ Visualizzazione dei dati dell'AEA, del 18 giugno 2015, dal titolo «Sector share of sulphur oxides emissions» (Quota di emissioni di ossidi di zolfo del settore): https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-sulphur-oxides-emissions#tab-chart_1

⁽³⁰⁾ Visualizzazione dei dati dell'AEA, del 18 giugno 2015, dal titolo «Sector share of nitrogen oxides emissions» (Quota di emissioni di ossidi di azoto del settore): https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/sector-share-of-nitrogen-oxides-emissions#tab-chart_1

⁽³¹⁾ Relazione dell'AEA del 19 settembre 2018, dal titolo «Mercury in Europe's environment. A priority for European and global action» (Il mercurio nell'ambiente europeo. Una priorità dell'azione europea e globale).

⁽³²⁾ Campling, P. et al., *Specific evaluation of emissions from shipping including assessment for the establishment of possible new emission control areas in European Seas*, Flemish Institute for Technological Research NV, Mol, 2013.

⁽³³⁾ Cofala, J. et al., *The potential for cost-effective air emission reductions from international shipping through designation of further Emission Control Areas in EU waters with focus on the Mediterranean Sea*, International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg, 2018.

⁽³⁴⁾ SWD(2019)0427.

Giovedì 25 marzo 2021

Uno strumento parzialmente efficace che deve essere migliorato

1. riconosce che i tre pilastri della politica dell'UE in materia di aria pulita sono riusciti a determinare una tendenza al ribasso delle emissioni e delle concentrazioni della maggior parte degli inquinanti atmosferici in Europa; evidenzia che le direttive sulla qualità dell'aria ambiente dell'Unione europea, pur essendo state efficaci nel fissare norme comuni a livello dell'UE in materia di qualità dell'aria e nell'agevolare lo scambio di informazioni sulla qualità dell'aria, sono riuscite solo in parte a ridurre effettivamente l'inquinamento atmosferico e a limitarne le ripercussioni negative sulla salute, la qualità della vita e l'ambiente; richiama l'attenzione sul fatto che un gran numero di Stati membri ancora non rispetta pienamente le norme vigenti in materia di qualità dell'aria e non ha adottato misure sufficienti per migliorare la qualità dell'aria e limitare al minimo il superamento dei parametri, anche dopo l'avvio di procedure d'infrazione da parte della Commissione e l'emissione di ordinanze giudiziarie che esigono il rispetto delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente;
2. sottolinea che nella maggior parte del territorio europeo si è registrato un aumento di un certo numero di patologie associate all'inquinamento atmosferico, come l'asma, le malattie neurotossiche e le malattie causate dagli interferenti endocrini, il che giustifica non solo la piena applicazione della legislazione europea, bensì anche procedure d'infrazione rapide e efficaci da parte della Commissione in caso di inottemperanza degli Stati membri;
3. riconosce il fatto che l'inquinamento atmosferico non ha confini e che vi è un considerevole scambio di inquinanti atmosferici tra gli Stati membri e anche tra i paesi dell'UE e i paesi terzi, come rilevato nella relazione «Seconde prospettive in materia di aria pulita»; sottolinea che gli Stati membri non sono in grado di intraprendere alcuna azione che riguardi le fonti di emissione al di fuori del loro territorio; incoraggia la Commissione a tener conto della complessa natura dell'inquinamento atmosferico (ad esempio la formazione di particolato secondario, il trasferimento dell'inquinamento atmosferico su scala globale e dell'UE) nell'elaborazione di una nuova politica in materia di qualità dell'aria, così da garantire un approccio integrato e olistico;
4. rileva che le direttive sulla qualità dell'aria ambiente si basano su norme di qualità dell'aria che risalgono a 15-20 anni fa e che in alcuni casi sono molto meno rigorose delle attuali linee guida dell'OMS, dei livelli di riferimento stimati basati sul rischio incrementale dell'insorgenza di casi di tumore nel corso della vita, come pure dei livelli suggeriti dai dati scientifici più recenti sull'impatto sulla salute umana e sull'ambiente; accoglie con favore l'impegno assunto nel quadro del Green Deal europeo di rivedere le norme sulla qualità dell'aria e invita la Commissione ad allineare i valori di PM_{10} , $PM_{2,5}$, SO_2 e O_3 alle linee guida dell'OMS, e i valori del benzene (C_6H_6) e del benzo(a)pirene (BaP) ai livelli di riferimento dell'OMS, apportando modifiche legislative alle direttive sulla qualità dell'aria ambiente a seguito di una valutazione d'impatto globale sugli aspetti sanitari, ambientali, sociali ed economici; ribadisce che le linee guida dell'OMS sono attualmente in fase di revisione e che la loro pubblicazione è ormai imminente; pone l'accento sulla necessità di aggiornare le norme dell'UE in materia di qualità dell'aria non appena saranno disponibili le nuove linee guida dell'OMS e di includere l'obbligo di revisione periodica delle norme sulla base delle più recenti prove scientifiche e tecniche, in modo da allinearle alle linee guida dell'OMS regolarmente aggiornate; invita la Commissione a tenere altresì conto degli ultimi carichi critici per la protezione degli ecosistemi stabiliti dalla Convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza;
5. sottolinea che, stando ai dati raccolti dall'Agenzia europea dell'ambiente e nonostante la riduzione delle emissioni di PM_{10} , la maggior parte della popolazione urbana dei paesi europei monitorati tra il 2000 e il 2015 è esposta a concentrazioni superiori al valore orientativo annuale raccomandato nelle linee guida dell'OMS; chiede alla Commissione di proporre atti normativi nel caso in cui si riscontrino lacune giuridiche, esaminando altresì i benefici collaterali per altre dimensioni di inquinamento, per esempio quello acustico; chiede alla Commissione di analizzare le conseguenze dell'inquinamento dell'aria interna e i possibili rimedi legislativi per tutte le fonti rilevanti di inquinamento dell'aria interna;
6. raccomanda che nelle norme rivedute sulla qualità dell'aria e nelle prescrizioni rivedute in materia di monitoraggio siano inclusi, se del caso, sulla base di una valutazione dei più recenti dati scientifici, anche altri inquinanti non regolamentati che hanno comprovate ripercussioni negative sulla salute e sull'ambiente nell'UE, come le particelle ultrafini, il particolato carbonioso, il mercurio e l'ammoniaca; richiama l'attenzione sull'ambizione dell'UE di porsi alla guida della transizione verso un pianeta sano, e ricorda che, per assumere una posizione di leadership a livello mondiale, l'UE dovrebbe dare l'esempio adottando e applicando, fra l'altro, norme di qualità ambiziose per tutti gli inquinanti atmosferici;
7. rileva che la grande maggioranza delle procedure di infrazione avviate finora dalla Commissione riguarda i superamenti dei valori limite, il che dimostra che questi ultimi hanno rappresentato gli elementi della direttiva sulla qualità dell'aria ambiente più facili da applicare; invita la Commissione a proporre la sostituzione degli attuali valori obiettivo (O_3 , As, Cd, Ni e BaP) con i valori limite; sottolinea che gli standard annuali permettono ai picchi di concentrazione degli inquinanti di passare inosservati, in particolare nel caso del $PM_{2,5}$;
8. invita la Commissione a stilare un elenco di controllo riguardante sostanze o composti che destano preoccupazioni per la salute presso l'opinione pubblica o la comunità scientifica («elenco di controllo»), ad esempio le microplastiche, al fine di consentire di dare seguito alle nuove conoscenze sull'importanza per la salute umana di tali composti e sostanze emergenti e sui metodi e gli approcci di monitoraggio più adeguati;

Giovedì 25 marzo 2021

Misurazione dell'inquinamento atmosferico

9. sottolinea la necessità di garantire che gli Stati membri misurino la qualità dell'aria in luoghi appropriati e presso le fonti di emissione, onde evitare che l'inquinamento atmosferico sia sottostimato o sovrastimato e ottenere risultati rappresentativi; invita gli Stati membri a migliorare le loro reti di monitoraggio, a incrementare le conoscenze dei livelli di inquinanti presenti nel loro territorio e a valutare il livello della loro rete di monitoraggio della qualità dell'aria nell'ottica di individuare situazioni croniche e episodiche di inquinamento atmosferico e di intervenire per risolverle; invita la Commissione a far rispettare in proposito gli obblighi derivanti dalla direttiva e ad assicurarsi che i punti di campionamento siano comparabili e rappresentativi di una zona specifica, anche fornendo sostegno immediato agli Stati membri nell'allestimento di una combinazione di siti di monitoraggio fissi e modellizzazione, accompagnata eventualmente da punti di campionamento passivi, in modo da garantire risultati rappresentativi ed evitare carenze sistemiche, nonché formando e assumendo esperti, garantendo una maggiore accuratezza quanto a ispezioni, controlli e monitoraggio, e istituendo una piattaforma per lo scambio di buone pratiche; sottolinea la necessità di formare in modo continuativo nuovi esperti, anche riqualificando le persone che hanno lavorato in altri settori e che desiderano operare in questo settore, nonché i giovani disoccupati; evidenzia che il fatto che gli Stati membri possano scegliere i siti di monitoraggio da cui comunicare i dati all'AEA può altresì procurare una potenziale sottostima delle concentrazioni di inquinanti atmosferici;

10. riconosce che gli Stati membri hanno creato una rete di monitoraggio della qualità dell'aria basata sui criteri comuni definiti dalle direttive sulla qualità dell'aria ambiente che comprende più di 4 000 stazioni di monitoraggio e 16 000 punti di campionamento; sottolinea che le disposizioni relative all'ubicazione dei siti prevedono una molteplicità di criteri e offrono un grado di flessibilità che può rendere più difficile la verifica, il che spesso comporta situazioni in cui le reti di monitoraggio nelle città non forniscono informazioni sui luoghi in cui si verificano le maggiori concentrazioni di inquinanti atmosferici, con il rischio che i superamenti dei valori limite passino inosservati; esorta la Commissione, mediante un atto di esecuzione in conformità dell'articolo 28 della direttiva 2008/50/CE, a fornire senza indugio agli Stati membri linee guida sulle modalità di creazione delle reti di monitoraggio; invita la Commissione, nel quadro delle proposte di revisione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente, a rivedere e stabilire nuove regole obbligatorie per l'ubicazione delle stazioni di monitoraggio e dei punti di campionamento, come la possibilità per la Commissione di imporre l'installazione di ulteriori punti di monitoraggio ove necessario per garantire una migliore misurazione dell'inquinamento atmosferico, o la fissazione di un numero minimo di stazioni di misurazione per tipo di fonte di emissioni (settore dei trasporti, dell'industria, dell'agricoltura o residenziale);

11. ritiene che una rete più efficace per il monitoraggio della qualità dell'aria debba essere altresì in grado di misurare l'impatto delle principali fonti di inquinamento sugli standard della qualità dell'aria nei piccoli comuni vicini e negli ecosistemi protetti e di fornire maggiori informazioni in merito alla gamma di inquinanti oggetto di valutazione;

12. invita la Commissione a presentare misure che aiutino gli Stati membri a investire nel rafforzamento delle reti di monitoraggio, attraverso la costruzione di stazioni di monitoraggio nonché la formazione e l'assunzione di specialisti e analisti, e che promuovano un maggiore rigore in termini di vigilanza, controllo e monitoraggio;

13. suggerisce l'introduzione di una combinazione di siti monitoraggio fisso e modellizzazione, accompagnata eventualmente da un campionamento passivo, poiché l'alta variabilità degli inquinanti atmosferici è difficile da cogliere tramite siti di monitoraggio fissi; sottolinea che la modellizzazione della qualità dell'aria può integrare il campionamento; evidenzia, pertanto, che le direttive sulla qualità dell'aria ambiente dovrebbero includere in maniera più chiara la modellizzazione della qualità dell'aria (con un'adeguata risoluzione spaziale) nel processo di valutazione della qualità dell'aria; pone l'accento sull'importanza dei dati in tempo reale per la qualità dell'aria; sottolinea che la Commissione dovrebbe sempre tenere in considerazione i sistemi di misurazione tecnica, le norme e gli standard più recenti;

14. sottolinea che, nonostante le direttive sulla qualità dell'aria ambiente includano alcune disposizioni sulla riduzione delle emissioni nei luoghi in cui le persone risentono maggiormente dell'inquinamento atmosferico o dove le concentrazioni sono più elevate, sono necessari ulteriori orientamenti della Commissione sull'ubicazione su macroscala dei punti di campionamento al fine di rafforzare l'attuazione di suddette disposizioni specifiche; rileva che le fasce socioeconomiche meno abbienti sono più esposte all'inquinamento atmosferico in quanto hanno maggiori probabilità di vivere vicino a fonti di inquinamento pesante, siano esse all'aperto (traffico e zone industriali), o al chiuso (utilizzo di combustibili solidi di bassa qualità per il riscaldamento domestico); sottolinea a questo proposito la necessità che la legislazione dell'UE tenga maggiormente e opportunamente conto dell'esposizione umana all'inquinamento atmosferico ed esorta la Commissione a includere nuovi indicatori negli indici di qualità dell'aria, come la densità della popolazione nei pressi delle stazioni di monitoraggio e dei punti di campionamento, in modo da stabilire criteri di «esposizione generale della popolazione» e disposizioni per la rappresentatività dei siti di monitoraggio, così come a condividere le migliori

Giovedì 25 marzo 2021

pratiche esistenti in questo contesto, quali l'istituzione di zone prioritarie per il miglioramento della qualità dell'aria; rimarca tuttavia che questi nuovi criteri dovrebbero integrare e non sostituire i valori limite, che si sono rivelati finora gli standard più facili da applicare, e che le stesse norme di qualità dell'aria devono essere applicate in tutta Europa;

Insegnamenti tratti dalla crisi della COVID-19

15. evidenzia che la pandemia di COVID-19 è un esempio dei legami inestricabili tra la salute umana e la salute degli ecosistemi; sottolinea la necessità di integrare nell'elaborazione delle nuove politiche gli insegnamenti sull'inquinamento atmosferico tratti dalla pandemia di COVID-19;

16. prende atto del fatto che le misure di confinamento per controllare la diffusione della pandemia hanno portato a una drastica riduzione temporanea del traffico e delle attività industriali, che di conseguenza ha portato a un calo senza precedenti delle emissioni e dell'inquinamento atmosferico su scala continentale, con concentrazioni di inquinanti ben al di sotto dei limiti legali e delle raccomandazioni dell'OMS, dimostrando dunque in modo chiaro l'impatto delle attività umane sull'ambiente; suggerisce di analizzare tutte le misure per valutarne l'impatto e constata con rammarico che la continua esposizione a lungo termine all'inquinamento atmosferico può aggravare l'impatto di virus respiratori come la COVID-19; esprime preoccupazione per il rischio che l'inquinamento possa tornare ai livelli precedenti o, peggio, a livelli ancora più elevati, e mette in guardia contro il rinvio o la cancellazione di misure locali volte a ridurre l'inquinamento atmosferico; evidenzia che una riduzione sostanziale dell'inquinamento atmosferico nel lungo termine comporterebbe notevoli benefici per la salute umana, così come per l'agricoltura e gli ecosistemi naturali; sottolinea pertanto che la lotta contro l'inquinamento atmosferico deve essere al centro del piano dell'UE per la ripresa, e che per garantire la salute dei cittadini e migliorare la loro resilienza a future minacce sanitarie sono fondamentali prescrizioni vincolanti dell'UE in materia di qualità dell'aria che siano effettivamente applicate; esorta gli Stati membri a innalzare il livello di ambizione delle loro politiche in materia di aria pulita, anche attraverso l'uso mirato dei finanziamenti del dispositivo per la ripresa e la resilienza dell'UE;

17. constata che la crisi della COVID-19 ha dimostrato come la riduzione del traffico motorizzato e i cambiamenti nei modelli di mobilità siano uno strumento efficace per ridurre l'inquinamento atmosferico nelle città; è pertanto del parere che si debbano promuovere le buone pratiche come gli acquisti presso negozi di prossimità, il telelavoro volontario, l'amministrazione elettronica o lo scaglionamento dell'orario di lavoro;

Promuovere politiche locali efficaci in materia di qualità dell'aria

18. sottolinea che evidenti tendenze alla diminuzione dell'inquinamento atmosferico possono essere osservate soprattutto laddove le politiche siano attuate in maniera combinata, e che pertanto, ai fini della loro efficacia, è fondamentale un approccio coerente in tutta l'UE nell'elaborazione e nell'attuazione delle politiche locali; sottolinea che per conseguire una coerenza delle politiche occorre anche la cooperazione tra le diverse autorità e invita la Commissione e gli Stati membri a collaborare da presso con le autorità nazionali, regionali e locali a tale riguardo; invita gli Stati membri a sviluppare strategie coerenti e a lungo termine a favore di un'aria più pulita; invita la Commissione a stabilire nuove disposizioni giuridiche nelle direttive sulla qualità dell'aria ambiente per evitare che le politiche e le misure locali che si sono dimostrate efficaci nel migliorare la qualità dell'aria possano essere revocate in assenza di un'analisi o una valutazione approfondita;

19. valuta positivamente il controllo dell'adeguatezza delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente pubblicate dalla Commissione nel 2019; invita la Commissione a esaminare le modalità per una cooperazione rapida e più efficiente con le autorità nazionali, regionali e locali al fine di promuovere il rispetto della normativa in materia di qualità dell'aria, anche ricorrendo ai finanziamenti dell'UE; invita la Commissione a fornire assistenza tecnica e consulenza alle autorità nazionali, regionali e locali che trovano difficoltà nell'applicazione e nell'attuazione della normativa in materia di qualità dell'aria;

20. incoraggia gli Stati membri e le autorità locali e regionali a elaborare e attuare piani di mobilità urbana sostenibile strategici, basati su elementi concreti e finalizzati a una pianificazione coordinata delle politiche, degli incentivi e delle sovvenzioni rivolte ai vari settori e modi di trasporto, nonché investimenti a favore di trasporti pubblici sostenibili e accessibili, misure per rinnovare il parco veicoli esistente, investimenti in tecnologie connesse a modalità di trasporto pulite e alla mobilità come servizio, e in infrastrutture per una mobilità attiva, condivisa e a zero emissioni, zone a basse emissioni e sistemi di ricarica dei veicoli, nonché misure connesse alla domanda per sensibilizzare l'opinione pubblica e intensificare le attività di comunicazione relative al ruolo dell'UE nella lotta contro l'inquinamento atmosferico;

Giovedì 25 marzo 2021

21. sottolinea la necessità che le città siano più salubri e di mettere in atto riduzioni sostanziali dei livelli di inquinamento atmosferico; invita le autorità locali a elaborare piani urbani sostenibili che includano misure quali la creazione di aree verdi e di aree pedonali e senza auto nei centri urbani e la promozione degli spostamenti a piedi e in bicicletta, l'uso di trasporti pubblici accessibili e di soluzioni di mobilità condivisa e sostenibile, garantendo nel contempo la coesistenza con il trasporto motorizzato; evidenzia che marciapiedi e piste ciclabili ampi, ben tenuti e senza ostacoli, con particolare riguardo per le vie centrali interessate da spostamenti pendolari, integrati nelle reti stradali esistenti e al contempo separati in modo sicuro dalle corsie delle auto, possono incentivare le forme di spostamento attivo, quali gli spostamenti a piedi e in bicicletta; esorta le autorità nazionali, regionali e locali ad adottare di conseguenza politiche e misure ambiziose; ritiene che le «città dei 15 minuti», in cui le case, i luoghi di lavoro, i servizi pubblici e i negozi sono accessibili entro 15 minuti a piedi o con i mezzi di trasporto pubblici, dovrebbero costituire la base della pianificazione urbana a lungo termine; esorta la Commissione a istituire un premio annuale per le città o le regioni che hanno adottato le misure migliori con effetti visibili e conseguito risultati concreti nella riduzione dell'inquinamento atmosferico, al fine di incoraggiare le autorità locali e nazionali a essere più attive ed efficienti e di promuovere tali misure a livello europeo;

22. sottolinea che la recente strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente promuove l'aumento delle quote modali rappresentate dai trasporti pubblici, dagli spostamenti a piedi e in bicicletta, come anche dalla mobilità automatizzata, interconnessa e multimodale, al fine di ridurre drasticamente l'inquinamento e la congestione provocati dai trasporti, soprattutto nelle città, e di migliorare la salute e il benessere dei cittadini;

23. chiede che si realizzino gli opportuni investimenti in un'ampia infrastruttura ciclabile, segnatamente nelle aree urbane, in modo da garantire la sicurezza di tutti gli utenti della strada vulnerabili e accrescere l'attrattiva della bicicletta quale modalità di trasporto sana ed efficiente per i pendolari; pone l'accento sull'importanza di assicurare un'intermodalità agevole tra le ferrovie e le piste ciclabili, così da offrire un pendolarismo sostenibile tra le zone rurali e quelle urbane; incoraggia a tal fine l'espansione della rete EuroVelo;

24. ricorda che l'offerta di servizi di trasporto pubblico, soprattutto nelle zone rurali, è spesso inadeguata, disomogenea e costosa;

L'impatto delle politiche dell'UE sulla qualità dell'aria

25. accoglie con favore il piano d'azione per l'inquinamento zero annunciato dalla Commissione; ricorda lo stretto legame tra conservazione della natura e qualità dell'aria e sottolinea che l'inquinamento atmosferico è una problematica che richiede un approccio olistico, in quanto ha un impatto negativo sugli ecosistemi del suolo e idrici attraverso i fenomeni dell'eutrofizzazione e dell'acidificazione; avverte che qualsiasi nuova misura risulterà inutile se non sarà data un'adeguata priorità alla qualità dell'aria integrandola in tutte le politiche dell'UE alla luce delle più recenti prove scientifiche e della legislazione dell'UE sulle fonti di emissione, ad esempio nelle politiche in materia di clima, energia, trasporti, industria, agricoltura e gestione dei rifiuti, garantendo al tempo stesso l'assenza di contraddizioni e migliori sinergie tra tutti i settori d'intervento; invita la Commissione e gli Stati membri a cooperare più strettamente in tutti i settori e a tutti i livelli e a prendere in considerazione tutte le soluzioni tecniche per ridurre le emissioni in modo tecnologicamente neutro, al fine di aiutare le autorità locali a intraprendere un percorso ambizioso seppure impegnativo verso l'azzeramento delle emissioni e a conseguire un'aria più pulita;

26. sottolinea il crescente legame tra l'inquinamento atmosferico e i cambiamenti climatici, come dimostrato dalle crescenti concentrazioni di ozono provocate dall'aumento delle temperature e dalle ondate di calore più frequenti; ritiene che un approccio olistico per contrastare l'inquinamento atmosferico sia compatibile con un'analisi caso per caso delle caratteristiche specifiche di ciascun inquinante, ad esempio per l'ozono, un gas incolore e di odore pungente che non è un inquinante primario e la cui prevenzione richiede misure di riduzione dei precursori (NOx e COV) a lungo termine;

27. esorta la Commissione e gli Stati membri a valutare l'efficacia di tutta la legislazione in materia di emissioni e a rafforzarla, garantendone nel contempo l'effettiva attuazione; sottolinea che la riduzione delle emissioni alla fonte è l'unico modo efficace per garantire aria pulita; avverte che la maggior parte degli Stati membri non rispetterà gli impegni di riduzione delle emissioni per il 2020 e il 2030 previsti dalla direttiva sui limiti nazionali di emissione; sottolinea la necessità di misure rigorose per ridurre le emissioni in tutti i settori, in particolare nei trasporti su strada e marittimi, nell'aviazione,

Giovedì 25 marzo 2021

negli impianti industriali, nell'edilizia, nell'agricoltura e nella produzione di energia; sottolinea la necessità di integrare le norme dell'UE in materia di qualità dell'aria e di emissioni nella sua politica commerciale al fine di evitare il trasferimento delle emissioni al di fuori dell'UE, il che aggraverebbe ulteriormente l'effetto dell'inquinamento atmosferico transfrontaliero sulla qualità dell'aria dell'UE; raccomanda di destinare un adeguato sostegno finanziario a titolo dei fondi UE esistenti agli obiettivi in materia di aria pulita, al fine di sostenere gli Stati membri nelle loro azioni;

28. invita la Commissione ad avviare rapidamente procedure di infrazione per far rispettare gli impegni di riduzione delle emissioni previsti dalla direttiva sui limiti nazionali di emissione; sottolinea che le misure dell'UE volte a ridurre le emissioni tra i settori devono tracciare un percorso chiaro verso l'azzeramento delle emissioni e dell'inquinamento da tali settori; chiede un approccio strategico coerente nei regolamenti in materia di gas a effetto serra e emissioni;

29. deplora il meccanismo di flessibilità proposto per la sezione 5 della direttiva sui limiti nazionali di emissione nella relazione della Commissione dal titolo «Seconde prospettive in materia di aria pulita»; sottolinea che, nel 2018, undici Stati membri hanno chiesto adeguamenti dei rispettivi limiti-obiettivo di emissione nazionali; invita la Commissione a limitare al minimo indispensabile il ricorso all'adeguamento degli inventari nazionali di emissione e a valutare se gli Stati membri abbiano adottato misure per compensare eventuali emissioni imprevedute in determinati settori prima di chiedere un adeguamento degli inventari di emissione;

30. sottolinea che le emissioni di metano non sono disciplinate dalla legislazione dell'UE sull'inquinamento atmosferico e non sono specificamente disciplinate dalla politica climatica dell'UE; accoglie con favore la recentemente pubblicata strategia dell'UE per ridurre le emissioni di metano e incoraggia la Commissione ad affrontare in modo efficace la necessità di per ridurre al minimo le emissioni di metano, soprattutto quelle derivanti dall'agricoltura e dai rifiuti;

31. rileva con preoccupazione che, mentre le emissioni della maggior parte degli inquinanti atmosferici continuano a diminuire in tutta l'Unione europea, le emissioni di ammoniaca (NH₃), soprattutto quelle derivanti dal settore agricolo, continuano ad aumentare, e costituiscono una difficoltà per gli Stati membri dell'UE in quanto ostacolano l'osservanza dei limiti dell'UE rispetto agli inquinanti atmosferici; sottolinea che, nelle aree urbane, le emissioni di ammoniaca rappresentano circa il 50 % dell'impatto dell'inquinamento atmosferico sulla salute, in quanto l'ammoniaca è un precursore fondamentale del particolato; invita gli Stati membri a sfruttare i propri piani strategici nazionali nell'ambito della PAC come un'opportunità per combattere l'inquinamento atmosferico proveniente dal settore agricolo; chiede alla Commissione e agli Stati membri di valutare altresì le opzioni per mitigare queste emissioni nell'ambito della direttiva sulle emissioni industriali ⁽³⁵⁾;

32. sottolinea che il Green Deal europeo mira a ridurre l'impatto ambientale dell'UE e che, considerato l'importante contributo dell'industria alle pressioni globali sull'ambiente, essa deve contribuire in maniera consona al conseguimento di suddetto obiettivo globale; esprime preoccupazione per la pratica di costruire nuovi impianti industriali con una capacità appena inferiore alle soglie stabilite nella direttiva sulle emissioni industriali, in modo da porli deliberatamente al di fuori dal campo di applicazione della direttiva stessa; accoglie con favore a questo proposito l'annunciata revisione della direttiva sulle emissioni industriali per affrontare più efficacemente la questione dell'inquinamento dei grandi impianti industriali, promuovere le attività industriali aventi il più ridotto impatto ambientale e per renderli pienamente coerenti con le politiche dell'UE in materia di ambiente, clima, energia ed economia circolare; invita la Commissione a introdurre l'obbligo per gli Stati membri di rendere pubbliche le informazioni riguardo alla conformità e alle autorizzazioni;

33. ritiene che sarebbe vantaggioso a tale proposito includere altri settori nella direttiva sulle emissioni industriali, limitare al massimo le deroghe alla direttiva, rivedere le migliori tecnologie disponibili attuali (BAT), adottare un approccio coerente orientato ai risultati per promuovere le attività industriali aventi il minor impatto ambientale possibile e integrare disposizioni che incentivano progressi nella fase di autorizzazione o di determinazione dei documenti di riferimento sulle migliori tecniche disponibili (BREF);

34. incoraggia le autorità locali a mettere in atto, anche nell'ambito dei loro piani per la qualità dell'aria, campagne di informazione e programmi di incentivazione per la ristrutturazione degli edifici e la sostituzione di sistemi di riscaldamento e raffreddamento residenziali antiquati, inefficienti e inquinanti, che sono responsabili di gran parte dell'inquinamento atmosferico con sostanze pericolose per la salute; ritiene che il teleriscaldamento basato su soluzioni sostenibili possa rappresentare una valida alternativa alle fonti di riscaldamento individuali disperse e altamente inefficienti;

⁽³⁵⁾ Direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativa alle emissioni industriali (prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento) (GU L 334 del 17.12.2010, pag. 17).

Giovedì 25 marzo 2021

35. osserva che la produzione di energia che utilizza combustibili solidi sarà la principale fonte di emissioni di mercurio nell'aria in Europa nel futuro prossimo; si compiace a questo proposito degli impegni assunti da almeno dieci Stati membri dell'UE al fine di eliminare gradualmente il carbone; invita gli altri Stati membri dell'UE a eliminare gradualmente l'impiego del carbone come fonte energetica al più tardi entro il 2030;

36. sottolinea che, sebbene le emissioni della maggior parte delle sostanze inquinanti legate ai trasporti siano notevolmente diminuite negli ultimi decenni, nell'UE permangono punti critici nei quali i livelli di inquinamento dell'aria sono troppo elevati, in particolare nelle aree urbane, dove quasi un abitante su sei è ancora esposto a concentrazioni di inquinamento atmosferico superiori alle norme dell'UE sulla qualità dell'aria per quanto riguarda taluni inquinanti; evidenzia che livelli eccessivi di inquinamento atmosferico dovuto ai trasporti rappresentano un rischio particolare per la salute dei cittadini che vivono in aree urbane e in prossimità di poli di trasporto;

37. ricorda che il trasporto su strada è la principale fonte di NOx in Europa; invita la Commissione a elaborare norme rigorose in materia di emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nell'UE (le future norme Euro 7 per i veicoli leggeri e le norme Euro VII per i veicoli pesanti), in un modo neutrale dal punto di vista tecnologico che non operi differenze tra i combustibili; sottolinea che le nuove procedure di collaudo per i veicoli dovrebbero essere riviste in modo da ampliare l'ambito di applicazione degli inquinanti regolamentati misurati, aumentarne l'accuratezza e l'efficacia ed eliminare le scappatoie, garantendo così che le norme sulle emissioni siano effettivamente rispettate in condizioni di guida reali;

38. sottolinea che è fondamentale incentivare il mercato dei veicoli a zero e a basse emissioni e rivolgere agli Stati membri raccomandazioni orientative per incoraggiarli ad attuare un'ampia gamma di incentivi per i veicoli a zero e a basse emissioni, garantendo nel contempo che tali incentivi siano orientati verso i veicoli con le emissioni reali più basse; sottolinea che la disponibilità e l'accessibilità delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, anche negli edifici pubblici e privati conformemente alla direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia⁽³⁶⁾ (direttiva EPBD), e la competitività dei veicoli a zero e a basse emissioni sono essenziali per aumentarne l'accettazione da parte dei consumatori;

39. ritiene che, al fine di migliorare la qualità dell'aria nei punti critici, sia fondamentale progredire verso un sistema di trasporti e una progettazione delle infrastrutture per la mobilità più sostenibili e meno inquinanti, finalizzati a ridurre la congestione stradale, soprattutto nelle aree urbane, utilizzando tutti i mezzi disponibili nel modo più efficace e prendendo in considerazione le prove scientifiche più recenti così come le ultime innovazioni tecnologiche; invita la Commissione ad assistere gli Stati membri nello svolgimento di controlli periodici della qualità delle infrastrutture di trasporto al fine di individuare le aree che necessitano di decongestionamento e ottimizzazione, nonché ad adottare le misure del caso in tali aree al fine di rendere la qualità dell'aria una priorità a sé stante, anche ricorrendo ai finanziamenti dell'UE disponibili e adeguando meglio i principali meccanismi di finanziamento, quali il Fondo europeo di sviluppo regione e il Fondo di coesione;

40. ribadisce l'importanza di un sostanziale trasferimento modale dalla strada verso forme di trasporto meno inquinanti, come il trasporto combinato, le vie navigabili interne e le ferrovie, sfruttando in particolare il fatto che il 2021 è l'Anno europeo delle ferrovie; rileva, a tale proposito, la necessità urgente di migliorare e ammodernare l'infrastruttura ferroviaria attuando pienamente il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), eliminando le strozzature e completando i collegamenti mancanti, in particolare nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti, nonché di facilitare e promuovere ulteriormente l'intermodalità e la multimodalità; ritiene che, per l'ultimo miglio e le medie distanze, tale approccio dovrebbe essere combinato con la necessità di rendere il trasporto stradale più efficiente e più sostenibile;

41. sottolinea che il modo più efficace per ridurre l'inquinamento atmosferico dovuto al trasporto stradale consiste nel promuovere il passaggio dai carburanti convenzionali a carburanti alternativi più puliti, come descritto nella direttiva 2014/94/UE⁽³⁷⁾ sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi; ritiene che la prossima revisione del regolamento (UE) 2019/631⁽³⁸⁾ che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi permetterà di accelerare la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni;

⁽³⁶⁾ Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia (GU L 153 del 18.6.2010, pag. 13).

⁽³⁷⁾ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

⁽³⁸⁾ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

Giovedì 25 marzo 2021

42. invita la Commissione e gli Stati membri a garantire una migliore applicazione delle norme in materia di emissioni nel quadro della normativa vigente e a sensibilizzare in merito alle opportunità di allineamento alle norme ecologiche per le autovetture di seconda mano, ad esempio mediante interventi di ammodernamento;

43. sottolinea che il trasporto combinato di merci contribuisce alla riduzione delle emissioni derivanti dai trasporti promuovendo il passaggio dal trasporto di merci su strada a modi di trasporto a più basse emissioni, ivi compresi i corridoi fluviali a zero emissioni;

44. sottolinea che è necessario tenere conto dei vincoli strutturali che le regioni ultraperiferiche e insulari potrebbero incontrare nell'introduzione di mezzi di trasporto alternativi; invita la Commissione e i governi delle regioni ultraperiferiche a prevedere un piano d'azione volto a fornire incentivi e finanziamenti specifici per i trasporti in tali regioni;

45. sottolinea che l'inquinamento atmosferico causato dal trasporto marittimo è responsabile di oltre 50 000 decessi all'anno nell'UE, ragion per cui deve essere ulteriormente ridotto⁽³⁹⁾; pone l'accento sulla necessità che l'UE adotti misure adeguate ed efficaci per regolamentare il trasporto marittimo; richiama l'attenzione sul fatto che le città portuali esposte a un ulteriore inquinamento dovuto alla navigazione, alle gru, alle crociere e a vari veicoli di trasporto devono affrontare questi aspetti per migliorare la qualità dell'aria; osserva con preoccupazione che l'impatto dannoso delle navi sulla qualità dell'aria continua ad aumentare parallelamente alla crescita del settore; invita la Commissione a rispettare urgentemente il proprio impegno di regolamentare l'accesso ai porti delle navi più inquinanti e di obbligare le navi attraccate a utilizzare le infrastrutture di ricarica e rifornimento disponibili, ad esempio l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri, per diminuire le emissioni inquinanti nell'aria, proteggendo così le zone costiere e le loro popolazioni; invita la Commissione e gli Stati membri ad attuare uno «standard di emissioni zero per le navi ormeggiate» in tutti i porti europei;

46. sottolinea che le zone di controllo delle emissioni sono strumenti essenziali per limitare l'inquinamento atmosferico causato dalla navigazione e contribuiscono ad affrontare i cambiamenti climatici, riducendo gli effetti negativi sulla salute umana e la biodiversità marina; chiede pertanto l'estensione di tali zone a tutti i mari dell'UE; invita gli Stati membri a un rigido controllo delle zone di controllo delle emissioni all'interno delle proprie acque territoriali;

47. mette in evidenza l'impatto del trasporto aereo sull'inquinamento atmosferico e i relativi effetti negativi sulla salute; ricorda, a tale proposito, che la fornitura di energia elettrica destinata agli aerei in stazionamento negli aeroporti può migliorare la qualità dell'aria ed esorta pertanto gli Stati membri a garantire che i loro quadri strategici nazionali tengano conto della necessità di dotare gli aeroporti di collegamenti con la rete elettrica conformemente alla direttiva 2014/94/UE;

Piani per la qualità dell'aria

48. rileva che i piani per la qualità dell'aria, un requisito chiave delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente in caso di inottemperanza, da parte degli Stati membri, delle norme in materia, sono spesso inefficaci nel garantire il conseguimento dei risultati attesi; invita la Commissione, mediante un atto di esecuzione in conformità dell'articolo 28 della direttiva 2008/50/CE, a fissare quanto prima una serie di requisiti minimi e di migliori pratiche sia per la redazione che per l'attuazione dei piani per la qualità dell'aria per far sì che tali piani stabiliscano un'azione limitata nel tempo, che sia commisurata al problema dell'inquinamento cui devono far fronte; invita la Commissione a garantire che i finanziamenti siano sufficienti per realizzare l'azione prevista e includano calcoli di riduzione affidabili che possano essere utilizzati per misurare l'attuazione; ritiene che attualmente i prolungati tempi di elaborazione dei piani per la qualità dell'aria ne mettano a rischio l'efficacia e ritiene che i suddetti piani dovrebbero essere maggiormente mirati e incentrati su misure a breve e medio termine che siano orientate ai risultati e intervengano sulle emissioni dalle principali fonti di inquinamento identificate; sottolinea che una maggiore armonizzazione e comparabilità delle misure adottate in tutti gli Stati membri ne favorirebbe l'efficacia e l'accettazione generale; richiama l'attenzione sull'importante ruolo svolto dalle autorità municipali e locali nella redazione e attuazione dei piani per la qualità dell'aria, data la natura localizzata delle cause e delle conseguenze dell'inquinamento atmosferico;

⁽³⁹⁾ Brandt, J., Silver, J. D. e Frohn, L. M., «Assessment of Health-Cost Externalities of Air Pollution at the National Level using the EVA Model System» (Valutazione delle esternalità dei costi sanitari dell'inquinamento atmosferico a livello nazionale mediante l'utilizzo del sistema di modelli EVA), CEEH relazione scientifica n. 3, 2011.

Giovedì 25 marzo 2021

49. osserva che gli Stati membri elaborano relazioni annuali pubbliche per tutti gli inquinanti disciplinati dalla direttiva sulla qualità dell'aria ambiente e riferiscono annualmente alla Commissione in virtù dell'articolo 27 della direttiva 2008/50/CE; si rammarica tuttavia del fatto che le direttive sulla qualità dell'aria ambiente non impongano agli Stati membri di riferire alla Commissione in merito all'attuazione dei piani per la qualità dell'aria, né di aggiornare tali piani quando vengono adottate nuove misure o se i progressi sono insufficienti; sottolinea inoltre che la Commissione non analizza né fornisce alcun riscontro ai piani per la qualità dell'aria presentati e alle misure ivi contenute; osserva che un riscontro adeguato e critico ai piani per la qualità dell'aria presentati potrebbe aiutare gli Stati membri a progettare piani migliori, corredati di misure più efficaci, e potrebbe prevenire il mancato rispetto delle norme di qualità dell'aria; invita la Commissione a introdurre un sistema più trasparente e reattivo per lo scambio di informazioni e l'obbligo di una rendicontazione annuale sull'attuazione dei piani per la qualità dell'aria, nonché una procedura di valutazione dei piani presentati, in modo da garantire che le misure degli Stati membri intese a migliorare la qualità dell'aria siano rapide ed efficaci;

50. evidenzia che è importante disporre di sufficienti competenze e risorse a livello locale e regionale ai fini della progettazione di piani per la qualità dell'aria nonché della scelta, dell'attuazione e della valutazione di misure volte a migliorare la qualità dell'aria; sottolinea, a tale riguardo, che è necessario sensibilizzare in merito ai finanziamenti disponibili, alle risorse tecniche e ai percorsi flessibili adattabili alle realtà locali e regionali;

Applicazione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente

51. segnala che, al febbraio 2021, erano ancora in corso 31 procedure di infrazione nei confronti di 20 Stati membri sull'attuazione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente; riconosce che alcune di queste procedure di infrazione sono in corso dal 2009 e che, nonostante ciò, i limiti di concentrazione dell'inquinamento continuano ad essere superati negli Stati membri; ritiene che i continui e sistematici superamenti delle norme sulla qualità dell'aria da parte degli Stati membri siano la spia della loro mancanza di impegno ad adottare misure più efficaci a tutela della salute dei cittadini e dell'ambiente, nonché dell'inefficacia dell'attuale procedura di esecuzione; esorta la Commissione a rivedere l'attuale procedura di esecuzione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente;

52. esprime preoccupazione per la mancata applicazione della direttiva NEC; avverte che dal 2010 non sono state aperte procedure d'infrazione per le emissioni al di sopra dei limiti stabiliti dalla direttiva NEC, sebbene tre Stati membri non abbiano mai segnalato emissioni di NH₃ inferiori ai rispettivi limiti;

53. invita la Commissione ad avviare un'azione legale nel momento in cui viene a conoscenza di una mancata applicazione delle normative dell'UE in materia di qualità dell'aria, e a dare tempestivamente seguito mediante rinvii alla Corte e sanzioni laddove le violazioni siano comprovate; invita la Commissione a elaborare regolarmente una panoramica chiara e completa delle procedure di infrazione in corso e a pubblicare senza indugio i suoi scambi di comunicazioni con gli Stati membri inadempienti; invita la Commissione a mettere a disposizione le risorse necessarie per riuscire a dare tempestivamente seguito alle infrazioni degli Stati membri;

54. rammenta inoltre che la relazione speciale n. 23/2018 della Corte dei conti europea sull'inquinamento atmosferico fa altresì riferimento al numero elevato di procedure di infrazione concernenti i limiti per la qualità dell'aria, così come a dati che dimostrano un ampio divario nell'attuazione della normativa in materia di qualità dell'aria in tutta l'Unione; constata che tale divario di attuazione è prolungato nel tempo, in particolare a causa dei lunghi e ricorrenti ritardi nelle varie fasi delle procedure di infrazione, che solitamente richiedono tra i sei e gli otto anni; ritiene che il periodo di due anni a disposizione della Commissione per notificare il superamento dei valori limite sia troppo lungo per poter garantire un'applicazione tempestiva;

55. invita gli Stati membri a migliorare l'attuazione della legislazione esistente, in linea con le sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea;

Giovedì 25 marzo 2021

Migliorare l'informazione, la sensibilizzazione e il coinvolgimento del pubblico

56. ritiene che l'informazione e la sensibilizzazione del pubblico abbiano un ruolo fondamentale nell'affrontare l'inquinamento atmosferico e nel consentire ai cittadini di essere direttamente coinvolti nelle azioni per migliorare la qualità dell'aria; richiama l'attenzione sul fatto che gli Stati membri, le regioni e le città definiscono gli indici di qualità dell'aria in modo diverso e che le informazioni e le soglie di allarme per alcuni inquinanti sono al momento mancanti; esorta la Commissione e gli Stati membri a stabilire un sistema standardizzato di classificazione della qualità dell'aria applicabile in tutta l'UE; invita la Commissione, gli Stati membri e le pertinenti amministrazioni regionali e locali a lanciare programmi per facilitare gli investimenti volti a migliorare la qualità dell'aria;

57. sottolinea che le informazioni sui possibili effetti dell'inquinamento atmosferico sulla salute fornite dagli Stati membri sono scarse, poco chiare e non facilmente accessibili al pubblico; osserva inoltre che emergono tendenze positive nell'attuazione pratica degli obblighi degli Stati membri nel quadro delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente in termini di informazione dell'opinione pubblica in merito allo stato della qualità dell'aria; auspica un'ulteriore armonizzazione delle informazioni disponibili al pubblico sulla qualità dell'aria a tutti i livelli geografici negli Stati membri e nelle regioni, garantendo nel contempo un facile accesso a informazioni accurate e in tempo reale sulla qualità dell'aria; invita la Commissione, gli Stati membri e le pertinenti amministrazioni regionali e locali a lanciare campagne aggiornate di informazione pubblica e di sensibilizzazione su temi quali i diversi tipi di inquinanti atmosferici e il loro impatto sulla salute umana o gli esistenti livelli di inquinamento atmosferico nel territorio, ivi incluse informazioni rivolte ai gruppi vulnerabili, e a pubblicare classifiche dalle quali risultino i maggiori e i peggiori progressi conseguiti per zona di qualità dell'aria; ritiene che le campagne di sensibilizzazione sugli effetti devastanti dell'inquinamento atmosferico nelle vicinanze di fonti di inquinamento rilevanti e/o l'installazione di monitor sulla qualità dell'aria potrebbero altresì migliorare la consapevolezza e l'informazione del pubblico e indurre un cambiamento nei comportamenti e nei modelli che possono contribuire alla qualità dell'aria;

58. invita la Commissione e gli Stati membri ad attuare e promuovere strumenti per incoraggiare la partecipazione del pubblico all'attuazione delle direttive sulla qualità dell'aria ambiente, quali la creazione da parte degli Stati membri di uno strumento online e/o un'applicazione che informi i cittadini sulla qualità dell'aria e sul relativo impatto sulla salute umana, che consenta loro di richiedere stazioni di monitoraggio dell'aria o punti di campionamento, segnali le violazioni della qualità dell'aria o fornisca un riscontro alla Commissione su questioni relative alle azioni degli Stati membri in materia di qualità dell'aria;

59. evidenzia che le organizzazioni della società civile, gli attivisti ambientali e i giornalisti investigativi, in considerazione della loro vicinanza e del loro accesso diretto ai dati sul campo, svolgono un ruolo cruciale nel promuovere e controllare l'attuazione della normativa sulla qualità dell'aria ambiente e vanno pertanto pienamente coinvolti nelle procedure di consultazione;

60. esorta la Commissione ad aggiornare le direttive sulla qualità dell'aria ambiente per includervi disposizioni esplicite che garantiscano il diritto dei cittadini alla giustizia conformemente alla convenzione di Aarhus e invita il Consiglio ad agevolare l'attuazione, di particolare rilevanza nei casi in cui il Consiglio agisce in qualità di legislatore;

Altre raccomandazioni

61. chiede che la Commissione valuti di regolamentare la qualità dell'aria interna in modo indipendente o come parte della legislazione in materia di edilizia sostenibile, includendo la qualità dell'aria interna in spazi ristretti, per lo meno all'interno degli edifici pubblici e commerciali;

62. ritiene essenziale eseguire un'analisi globale dei risultati ottenuti dalla rete di monitoraggio e stilare relazioni annuali di pubblico dominio, che includano analisi dei dati spaziali e temporali e valutazioni dell'impatto sulla qualità della vita e sugli ecosistemi, accompagnate da raccomandazioni in merito agli interventi per affrontare l'inquinamento atmosferico cronico o episodico individuato;

63. è del parere che gli Stati membri dovrebbero cercare di garantire che l'esempio dato dalle città attraverso le buone pratiche in quest'ambito sia seguito da altre città, in generale, attraverso la formulazione e l'attuazione di piani di emergenza, da attivare non appena possibile quando sono previste o sono effettivamente presenti elevate concentrazioni di gas e particelle inquinanti che mettono a rischio la salute pubblica;

64. sottolinea l'esigenza di migliorare le condizioni di lavoro degli operatori del settore dei trasporti proteggendo meglio coloro che sono esposti ogni giorno a elevati livelli di inquinamento atmosferico e fumi tossici nonché investendo nella loro riqualificazione, nel miglioramento delle loro competenze e nella loro formazione;

Giovedì 25 marzo 2021

65. sottolinea che l'innovazione e la ricerca nelle tecnologie a bassa emissione e di riduzione delle emissioni contribuiranno a ridurre le emissioni in tutti i settori; esorta la Commissione a rispettare il principio della neutralità tecnologica; evidenzia la necessità di soluzioni innovative come i sistemi di filtraggio a bordo dei veicoli e su strada, il rinnovo del parco veicoli e iniziative simili;

66. incoraggia la Commissione e gli Stati membri a provvedere a che le politiche in materia di qualità dell'aria garantiscano l'innovazione e la competitività nei settori correlati e perseguano allo stesso tempo ambizioni in materia di inquinamento zero;

67. invita la Commissione e gli Stati membri a continuare a sostenere i forum e a incoraggiare le consultazioni con altri paesi nel tentativo di identificare soluzioni efficaci e di facilitare l'attuazione delle politiche europee, nazionali e locali che intendono conseguire standard accettabili per la qualità dell'aria;

o

o o

68. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.
