

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

**PROVVISORIO
2006/2060(INI)**

3.4.2006

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla strategia tematica sull'inquinamento atmosferico
(2006/2060(INI))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

Relatrice: Dorette Corbey

PR_INI

INDICE

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE	8

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla strategia tematica sull'inquinamento atmosferico (2006/2060(INI))

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulla strategia tematica sull'inquinamento atmosferico (COM(2005)0446),
 - visto il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente¹,
 - vista la strategia di Lisbona (conclusioni del Consiglio europeo di Barcellona del 15 e 16 marzo 2002),
 - vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Il programma "Aria pulita per l'Europa" (CAFE): verso una strategia tematica per la qualità dell'aria" (COM(2001)0245),
 - vista la valutazione d'impatto della strategia tematica sull'inquinamento atmosferico e della direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (SEC(2005)1133)
 - visti gli aspetti sanitari dell'inquinamento atmosferico – risultati del progetto dell'OMS relativo all'esame sistematico degli aspetti sanitari dell'inquinamento atmosferico in Europa²,
 - vista la nota informativa dell'Istituto per la politica ambientale europea (IEEP)³,
 - viste la direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente e le direttive figlie, nonché la proposta della Commissione relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (COM(2005)0447)⁴,
 - vista la direttiva sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento (direttiva IPPC)⁵,
 - viste le conclusioni del Consiglio "Ambiente" del 9 marzo 2006,
 - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e il parere della commissione per lo sviluppo regionale (A6-0000/2006),
- A. considerando che l'inquinamento atmosferico è una delle principali cause di morte e di malattia in Europa, con una riduzione media dell'aspettativa di vita di ciascun individuo pari a oltre 8 mesi, e che i bambini, gli anziani, le persone affette da malattie respiratorie e

¹ GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

² (<http://www.euro.who.int/document/E83080.pdf>)

³ http://www.europarl.eu.int/comparl/envi/default_en.htm

⁴ GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55.

⁵ GU L 257 del 10.10.1996, pag. 26.

cardiovascolari e le persone che vivono in regioni ad elevata esposizione, come le aree urbane (città) e nei pressi dei principali assi stradali, sono soggette a particolari rischi sanitari,

- B. considerando che le particelle sottili PM_{2,5} e l'ozono troposferico sono gli inquinanti atmosferici che causano la maggior parte dei problemi sanitari,
- C. considerando che il 55% degli ecosistemi europei è danneggiato dall'inquinamento atmosferico,
- D. considerando che l'inquinamento atmosferico è presente in tutti gli Stati membri e costituisce un problema transfrontaliero, visto che il particolato e gli altri inquinanti sono trasportati per centinaia di chilometri, per cui è necessario trovare una soluzione a livello europeo,
- E. considerando che l'articolo 7 del sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente indica che uno degli obiettivi è quello di "raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente",
- F. considerando che nella sua valutazione d'impatto la Commissione ha presentato tre scenari (A, B e C) che rispecchiano diversi livelli di ambizione, nonché uno scenario riguardante la massima riduzione tecnicamente fattibile,
- G. considerando che la valutazione d'impatto indica che la maggioranza dei cittadini europei è favorevole a una politica europea mirata a migliorare la qualità dell'aria a un livello di ambizione analogo allo scenario C, ma che la Commissione, nella sua strategia, ha optato per un livello di ambizione più basso, che può essere qualificato come A+,
- H. considerando che in tutti gli scenari i costi della riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico sono inferiori ai benefici finanziari, che nessuno scenario pregiudica la posizione competitiva globale dell'Unione europea e che uno scenario ambizioso favorisce la creazione di posti di lavoro,
- I. considerando che l'analisi costi-benefici figurante nella valutazione d'impatto è affidabile ed equilibrata, come confermato dalla nota informativa dell'IEEP; considerando tuttavia che le stime dei benefici che potrebbero derivare dall'attuazione della strategia sono alquanto basse, poiché le stime dei benefici per la salute sono conservative e i vantaggi ambientali non sono stati inclusi; considerando che, sul versante dei costi, non si è tenuto conto del potenziale di misure economicamente molto efficaci nel settore dei trasporti marittimi,
- J. considerando che, secondo la valutazione d'impatto, lo scenario ottimale - vale a dire dove i costi marginali sono pari ai benefici marginali - è situato tra gli scenari B e C,
- K. considerando che il gruppo di lavoro CAFE sulle PM ha osservato che le PM_{2,5} presentano rischi per la salute in concentrazioni inferiori a 10 µg/m³ e che un valore limite non dovrebbe superare 20 µg/m³,
- L. considerando che – come sottolineato dall'IEEP – il valore PM_{2,5} di 25 µg/m³ proposto

dalla Commissione non comporta requisiti più rigorosi per gli Stati membri per quanto riguarda le PM, ma anzi riduce gli obblighi autorizzando deroghe,

- M. considerando che il miglioramento della qualità dell'aria costituisce un beneficio per la società nel suo insieme, mentre i relativi costi sono imputati a settori specifici; considerando che, per tale motivo, è necessario trovare soluzioni che permettano di sostenere tali costi laddove l'applicazione del principio "chi inquina paga" comporti costi inaccettabili per un determinato settore,
- N. considerando che le disposizioni relative al mercato interno ostacolano talvolta la realizzazione degli obiettivi ambientali e dei valori limite nell'Unione europea,
- O. considerando che molti Stati membri non rispettano i valori limite previsti dalla legislazione in vigore sulla qualità dell'aria, e che la maggior parte dei problemi riguardano i Paesi Bassi, il Belgio, la Germania, l'Italia settentrionale, la Polonia e i grandi centri urbani; considerando che le misure adottate finora riguardo alle fonti di inquinamento non sono sufficienti per raggiungere i valori limite,
- P. considerando che è necessario attuare una strategia che preveda obiettivi ambiziosi tradotti in valori limite ambiziosi per gli inquinanti, accompagnati da misure incentrate sulle fonti di inquinamento, al fine di permettere agli Stati membri di rispettare le norme sulla qualità dell'aria, accordando tuttavia proroghe agli Stati membri che hanno adottato tutte le misure fattibili ma incontrano tuttora difficoltà a rispettare i valori limite,

Definizione del livello di ambizione adeguato per affrontare l'inquinamento atmosferico

1. accoglie con favore la strategia tematica della Commissione sull'inquinamento atmosferico, in cui si sottolinea che questo tipo di inquinamento costituisce un problema serio dal punto di vista della salute e dell'ambiente;
2. chiede che venga elaborata una strategia che preveda obiettivi di riduzione più ambiziosi, corrispondente allo scenario C per quanto concerne COV, PM_{2,5} e NO_x, e che produca maggiori benefici per la salute e l'occupazione, pur mantenendo un approccio equilibrato tra i costi e i benefici; chiede che vengano realizzate le riduzioni figuranti nella tabella seguente:

	2020 Legislazione in vigore	2020 STIA ¹	2020 Obiettivi del PE e scenari corrispondenti
SO ₂	68%	82%	82% (B)
NO _x	49%	60%	65% (C)
VOC	45%	51%	55% (C)
NH ₃	4%	27%	27% (A+)
PM _{2,5}	45%	59%	61% (C)

¹ Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico.

totale costi		7,1 extra	+/- 11 extra
--------------	--	-----------	--------------

3. è favorevole all'introduzione di un valore limite annuale per le PM 10 pari a 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nel 2010 e appoggia la proposta della Commissione di introdurre un valore massimo di concentrazione per le PM_{2,5}, visto che la quota delle PM_{2,5} nelle PM 10 è la più nociva per la salute; auspica l'introduzione, nel 2010, di un valore limite annuale di 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ per le PM_{2,5}; concorda sul fatto che deve essere possibile accordare un termine più lungo per il raggiungimento del valore limite agli Stati membri che possono dimostrare di aver adottato tutte le misure fattibili;
4. appoggia la proposta della Commissione di introdurre un obiettivo di riduzione dell'esposizione del 20% per le PM_{2,5} nel 2020 rispetto all'indice di esposizione medio del 2010; chiede tuttavia una riduzione di tale percentuale per gli Stati membri che hanno già raggiunto livelli di esposizione bassi;
5. chiede che siano introdotti sistemi di allerta smog in presenza di un elevato livello di smog e che la popolazione sia incoraggiata a non utilizzare fuochi all'aperto e a ridurre l'uso dell'automobile durante il periodo di allerta;

Misure settoriali

6. invita la Commissione e gli Stati membri ad adottare quanto prima misure volte a ridurre le emissioni nei vari settori che contribuiscono all'inquinamento atmosferico;
7. invita gli Stati membri ad adottare misure volte a ridurre le emissioni del settore dei trasporti marittimi, inclusa l'introduzione della fornitura di elettricità in banchina e di incentivi economici per l'uso di motori più puliti (ad esempio la riduzione delle tasse portuali per navi pulite); chiede alla Commissione di proporre un'azione coordinata per garantire condizioni eque, di rivedere le norme applicabili ai carburanti delle navi e di insistere sull'azione con l'Organizzazione marittima internazionale (OMI); è convinto della necessità di un maggiore equilibrio tra i costi della riduzione delle emissioni delle navi e delle emissioni terrestri;
8. osserva che sebbene l'agricoltura rappresenti una delle principali fonti di inquinamento atmosferico, tale settore è soggetto a scarsi obblighi di riduzione delle emissioni; invita gli Stati membri a contrastare l'inquinamento atmosferico causato dall'allevamento, dall'uso di fertilizzanti e dagli impianti per il riscaldamento delle serre, e a utilizzare le sovvenzioni agricole per risolvere il problema dell'ammoniaca; chiede che si proceda a un aggiornamento degli obiettivi di riduzione dell'ammoniaca nel quadro della revisione della PAC; invita la Commissione a includere l'agricoltura intensiva nella direttiva IPPC;
9. invita la Commissione a proporre quanto prima misure volte a ridurre le emissioni provenienti da fonti industriali, inclusa una revisione della direttiva IPPC, che dovrebbero ricompensare in maniera più efficace l'innovazione, e a includere gli impianti di combustione di piccole dimensioni al di sotto dei 50 MWh;
10. chiede alla Commissione di proporre quanto prima misure volte a ridurre le emissioni provenienti da fonti domestiche, incluse norme per gli impianti di riscaldamento; invita gli

Stati membri ad attuare misure e programmi che permettano di ridurre le emissioni provenienti da fonti domestiche, quali i fuochi all'aperto;

11. esorta la Commissione a proporre quanto prima le norme Euro VI per i veicoli pesanti e a indicare il probabile contenuto delle norme Euro VII, al fine di permettere agli Stati membri di realizzare gli obiettivi in materia di qualità dell'aria; invita la Commissione a elaborare tempestivamente norme Euro VI ambiziose per le autovetture private; invita gli Stati membri ad adottare le misure necessarie per eliminare progressivamente i vecchi veicoli inquinanti o, se del caso, a fornire incentivi per il loro ammodernamento;
12. invita gli Stati membri a rivedere i sistemi di trasporto locali e a cercare soluzioni innovative per ridurre al minimo l'uso di autovetture nei centri delle città; è convinto che la suddivisione in zone a fini ambientali, che scoraggia l'accesso delle autovetture più inquinanti ai centri cittadini, costituisca un forte incentivo per l'ammodernamento del parco autovetture; sottolinea che le autorità locali possono stimolare notevolmente l'innovazione acquisendo veicoli puliti (EEV, Euro 6 e VI) per il parco mezzi pubblici e semipubblici;
13. invita la Commissione a proporre misure contro l'inquinamento atmosferico volte a garantire, a norma dell'articolo 95, paragrafo 3, del trattato CE, un elevato livello di protezione dell'ambiente; invita la Commissione ad autorizzare deroghe alle disposizioni relative al mercato interno per gli Stati membri che intendono adottare misure che vadano oltre le attuali norme dell'Unione europea; è convinto che gli Stati membri che applicano norme più rigorose forniscano un importante incentivo all'innovazione;

Miglioramento del processo legislativo

14. invita la Commissione e il Consiglio a concludere un accordo interistituzionale con il Parlamento, nell'ambito del quale le tre istituzioni si impegnano a favore di obiettivi di riduzione e di tutte le misure a livello comunitario di cui ai precedenti paragrafi da 8 a 13; è convinto che un accordo di questo tipo contribuirebbe a rafforzare la responsabilità e, di conseguenza, a migliorare il processo legislativo;

o

o o

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

MOTIVAZIONE

Un'aria pulita è essenziale per la salute umana. I danni per la salute provocati dall'inquinamento atmosferico sono considerevoli. Si calcola che, in Europa, a causa dell'inquinamento atmosferico si perdano 3,6 milioni di anni di vita ossia, in altri termini, che 360 000 persone perdano 10 anni di vita. Oltre a provocare vittime, l'aria inquinata è causa di numerose malattie tra cui, in particolare, quelle legate a disfunzioni respiratorie. I problemi di salute non colpiscono tutti allo stesso modo: i bambini, gli anziani, coloro che già soffrono di malattie polmonari e coloro che vivono nelle aree urbane o vicino a strade di grande traffico rientrano nelle categorie più colpite. L'inquinamento atmosferico danneggia inoltre l'ambiente naturale. Secondo le stime, il 55% degli ecosistemi europei risentirebbe degli effetti dell'inquinamento. L'acidificazione delle foreste, l'eutrofizzazione e la perdita di biodiversità ne sono le conseguenze. Tali fenomeni sono causati principalmente dagli ossidi di azoto, dal biossido di zolfo e dall'ozono. L'inquinamento danneggia inoltre gli edifici.

L'inquinamento è un problema transfrontaliero; infatti le sostanze inquinanti possono spostarsi per centinaia e persino migliaia di chilometri. Un paese come il Regno Unito produce livelli notevoli di emissioni, tuttavia ne risente direttamente in modo relativamente lieve. I venti provenienti da ovest fanno sì che altri Stati membri siano colpiti in modo rilevante da tali emissioni. I Paesi Bassi importano grandi quantità di aria inquinata dal Belgio, dalla Germania e dal Regno Unito ma ne esportano una quantità tre volte superiore a quella importata. Anche i paesi Scandinavi importano quantità relativamente elevate di aria inquinata.

Politica vigente

Negli ultimi 30 anni la qualità dell'aria è già sensibilmente migliorata grazie, in parte, alla legislazione comunitaria. Sono state definite norme in materia di qualità dell'aria che hanno determinato un netto calo delle emissioni di molti inquinanti. Attualmente sono in vigore direttive europee che affrontano il problema delle emissioni alla fonte, per esempio per quanto riguarda i grandi impianti di combustione, le automobili e i veicoli commerciali pesanti. Tuttavia, il rispetto delle norme sulla qualità dell'aria non ha avuto risultati sempre positivi, a tale proposito permangono ancora problemi notevoli intorno agli agglomerati urbani. Secondo un'analisi dell'Agenzia europea dell'ambiente più del 50% degli abitanti delle città europee è esposto a concentrazioni che superano i limiti giornalieri più di 35 volte all'anno ("Situazione e prospettive 2005", pag. 268). Le notizie negative non finiscono qui: purtroppo neppure le regole attuali sono sufficienti per risolvere il problema e per conseguire l'obiettivo definito nel sesto programma d'azione comunitario a favore dell'ambiente di *"raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente"*. È pertanto necessaria una strategia efficace: una strategia che dia priorità alla salute e fornisca una risposta al problema delle lacune della politica vigente e del mancato rispetto della legislazione.

La strategia tematica

La strategia tematica si fonda su un'ampia valutazione d'impatto. Il punto di partenza della strategia è costituito da tre scenari possibili (A, B e C) e dalla massima riduzione tecnicamente fattibile (Maximum Technically Feasible Reduction, MTFR). In relazione alla valutazione d'impatto è possibile osservare quanto segue:

*tutti gli scenari, inclusa la MTFR, sono validi in termini di costi, ossia i vantaggi in termini di benefici per la salute sono superiori ai costi;

*tutti gli scenari sono sostanzialmente neutri per quanto riguarda l'impatto sull'occupazione e la competitività. Occorre tuttavia rilevare che, nel caso dello scenario C vi sarebbe una crescita in termini di occupazione in tutti i settori tranne che in quello agricolo. La perdita considerevole di posti di lavoro nel settore agricolo (73 000 posti in meno) sarebbe ampiamente compensata dagli aumenti negli altri settori;

*secondo alcuni, i costi di attuazione dei diversi scenari sarebbero stati sottostimati. In particolare, i costi a carico del settore automobilistico sarebbero, secondo quest'ultimo, maggiori. D'altro canto, i costi di riduzione delle emissioni terrestri diminuirebbero se accompagnati da una parallela riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti marittimi (non compresa nel calcolo dei costi). Inoltre, i costi potrebbero diminuire ulteriormente in quanto, naturalmente, non si è ancora tenuto conto delle misure che dovranno essere attuate per rispettare gli obblighi del dopo Kyoto (obblighi che devono ancora essere definiti);

*le previsioni relative ai vantaggi sono sottostimate, in quanto nel calcolo si è tenuto conto solo della salute e il valore assegnato a una vita umana è molto più basso rispetto a quello applicato negli Stati Uniti. Nel calcolo non si è tenuto conto né dei vantaggi per l'ambiente, né dei vantaggi derivanti dalla riduzione dei danni alle colture agricole (stimati a 0,3 miliardi di euro all'anno) e dalla riduzione dei danni agli edifici. Il rapporto tra costi e benefici è quindi, in realtà, molto più favorevole;

*i costi e i benefici marginali sono, naturalmente, importanti. La valutazione d'impatto calcola che lo scenario ottimale si situi tra gli scenari B e C, sulla base di una stima al ribasso dei vantaggi per la salute;

*l'Istituto per la politica ambientale europea (IEEP) ha eseguito una stima della valutazione d'impatto e ha concluso che le cifre e i calcoli sono affidabili.

Osservazioni

Il livello di ambizione per cui ha optato la Commissione si situa tra gli scenari A e B. I costi totali di tale scenario A+ raggiungono i 7,1 miliardi di euro. I vantaggi ammontano a 42 miliardi di euro. Lo scenario prescelto non comporterebbe alcuna riduzione in termini di occupazione e non avrebbe alcun impatto negativo sulla posizione competitiva dell'Europa a livello mondiale.

In seguito alle consultazioni sulla valutazione d'impatto e dopo aver ascoltato i consigli di vari esperti nel settore della salute, la relatrice è dell'opinione che l'obiettivo stabilito dovrebbe essere più elevato. La strategia tematica sull'inquinamento atmosferico appare eccessivamente incentrata sui costi e troppo poco sui vantaggi per la salute e sulle possibilità che un approccio più ambizioso potrebbe offrire. Alla luce della strategia di Lisbona e delle

ambizioni dell'UE di essere l'economia più competitiva al mondo, le norme applicate in materia di qualità dell'aria dovrebbero essere almeno equivalenti a quelle vigenti negli Stati Uniti. Il limite applicato negli Stati Uniti per le concentrazioni di polveri sottili (PM_{2,5}) equivale a 15 mg, anche se occorre notare che il limite statunitense si basa sui risultati di rilevamenti eseguiti su un periodo di tre anni e che le misurazioni non sempre riguardano i punti realmente critici.

Se l'UE optasse per uno scenario più ambizioso e facesse una scelta chiara a favore della salute, favorirebbe nel contempo lo sviluppo di numerose opportunità per la creazione di nuovi posti di lavoro, come indicato nella stessa valutazione d'impatto. La qualità dell'aria rappresenta un problema in tutte le città del mondo. La tecnologia e le innovazioni sviluppate in Europa hanno le potenzialità per essere applicate altrove.

La strategia: ambiziosa ma anche attenta alle esigenze di attuazione

La relatrice vorrebbe veder realizzati rapidamente risultati migliori nella lotta contro l'inquinamento atmosferico. Pertanto per le polveri sottili (PM_{2,5}), i composti organici volatili (COV) e gli ossidi di azoto (NOx) si è optato per lo scenario C. Nel caso dell'ammoniaca la relatrice privilegia lo scenario A+ e nel caso del biossido di zolfo (SO₂) lo scenario B. La proposta della relatrice comporterebbe un costo di circa 11 miliardi di euro all'anno, superiore quindi a quello proposto dalla Commissione, pari a 7,1 miliardi di euro. A favore dello scenario C- possono essere fornite le seguenti argomentazioni:

*maggiori benefici per la salute rispetto allo scenario A+, in quanto i danni più gravi per la salute sono causati da PM_{2,5}, COV e NOx;

*lo scenario C- presenta un ottimo rapporto costi/efficacia, ma i costi totali, che ammontano a 11 miliardi di euro all'anno, sono notevolmente inferiori rispetto allo scenario C (14,9 miliardi);

*lo scenario C- è vantaggioso in termini di crescita dell'occupazione e di potenziale per l'innovazione. Esso consentirà di creare più di 40 000 nuovi posti di lavoro e di limitare le perdite in termini di occupazione nel settore agricolo in quanto saranno creati nuovi impieghi in altri settori.

Nel caso dell'ammoniaca la relatrice, come la Commissione, ha optato per lo scenario A+ e nel caso del biossido di zolfo (SO₂) per lo scenario B per i seguenti motivi:

*l'aumento dei costi determinato dallo scenario C è molto elevato nel caso dell'ammoniaca;

*la riforma della politica agricola non è ancora stata presa in considerazione e il suo impatto è ancora poco chiaro. La relatrice chiede pertanto l'attuazione di una revisione e l'adozione di un approccio più chiaro in relazione all'ammoniaca quando la riforma della PAC inizierà a delinearsi;

*l'ammoniaca svolge un ruolo modesto nella formazione delle polveri sottili secondarie e i costi totali per risolvere il problema delle polveri sottili primarie e secondarie sulla base dello scenario C e il problema dell'ammoniaca sulla base dello scenario A+ sono quasi altrettanto elevati di quelli dello scenario C applicato all'ammoniaca;

*lo scenario B appare accettabile per l'SO₂ in quanto lo scenario C comporterebbe pochi vantaggi in più per la salute.

La relatrice è consapevole del fatto che gli obiettivi qui stabiliti sono ambiziosi e non facili da conseguire. Vi sono alcuni Stati membri che stanno già riscontrando difficoltà nel rispettare gli obiettivi attuali. La relatrice chiede pertanto una deroga temporanea per gli Stati membri che sono in grado di dimostrare di aver preso tutte le misure necessarie per raggiungere i valori limite stabiliti nell'ambito della presente strategia tematica ma che non riescono a rispettarne le norme. Ciò fornirà inoltre un incentivo per un rapido e pieno rispetto dei valori limite. Il fatto che si attendano ancora misure adeguate a livello europeo che facciano riferimento alle fonti è naturalmente un ostacolo per gli Stati membri che devono conseguire tali obiettivi. Spetta pertanto alla Commissione presentare al più presto misure adeguate che facciano riferimento alle fonti mentre il Consiglio e il Parlamento sono tenuti ad adottare tali misure senza indugio. Un qualsiasi ritardo significherebbe rimandare l'offerta di una protezione adeguata per la salute dei cittadini e l'ambiente.

La relatrice è inoltre consapevole del fatto che i costi non sono condivisi dalla società allo stesso modo dei benefici. Occorrerebbe in sostanza applicare il principio "chi inquina paga". Nella maggior parte dei casi i produttori riescono a trasferire i costi più elevati sui consumatori. In alcuni casi tuttavia ciò è più difficile in quanto i costi a carico dei concorrenti al di fuori dell'Unione europea non sono necessariamente gli stessi. La relatrice invita pertanto la Commissione a valutare la possibilità di fornire finanziamenti nei casi in cui i costi non possono essere trasferiti ai consumatori e nei casi in cui i costi per chi inquina sono inaccettabili. A tale proposito, la relatrice desidera sottolineare che i Fondi strutturali e il Fondo europeo agricolo di orientamento e garanzia (FEAOG) potrebbero fornire un supporto. Gli Stati membri potrebbero ricorrere a tali strumenti per cofinanziare alcune misure (per esempio impianti di depurazione dell'aria nel settore della produzione animale). Gli Stati membri potrebbero inoltre concedere alle imprese aiuti pubblici a determinate condizioni.

Misure

Per conseguire gli obiettivi definiti in tale strategia sono necessarie numerose misure in vari settori. A tale proposito la Commissione ha un ruolo da svolgere (anche in relazione alle misure facenti riferimento alle fonti nel settore dei trasporti, dei piccoli impianti di combustione e dei sistemi di riscaldamento) così come gli Stati membri (anche in relazione agli impianti di depurazione dell'aria nel settore agricolo e dei trasporti marittimi) e le autorità decentralizzate (in relazione a piani di mobilità, punti critici, emergenze inquinamento).

Conclusioni: una migliore regolamentazione e una migliore attuazione

L'Unione europea si è a giusto titolo fortemente impegnata per garantire una "migliore regolamentazione", poiché per quanto riguarda il processo legislativo vi è ancora ampio spazio per ulteriori miglioramenti. La strategia tematica e la relativa direttiva sulla qualità dell'aria ambiente sono esempi di una "migliore regolamentazione". La relatrice ha ascoltato le opinioni dei rappresentanti delle autorità nazionali e locali, delle imprese e delle ONG. Da numerose discussioni è emersa una certa insoddisfazione in relazione alle modalità di attuazione della legislazione in Europa. Le lamentele espresse in ripetute occasioni riguardano in particolare la mancata concretizzazione di una legislazione adeguata e l'incertezza sul

medio termine. L'elenco delle possibili misure previste nella strategia non è bastato a rimuovere tale incertezza. Sarebbe di aiuto alla comunicazione con i cittadini, le imprese e le autorità di livello inferiore (che sono tenute ad attuare numerose misure) se fosse chiaro per quale livello di ambizione la Commissione, il Consiglio e il Parlamento intendono optare in relazione alla qualità dell'aria e quali misure facenti riferimento alle fonti è possibile prevedere e quando. La relatrice chiede pertanto un accordo interistituzionale in cui siano definiti gli impegni e le responsabilità da parte della Commissione, del Consiglio e del Parlamento. Tale accordo contribuirebbe a una migliore regolamentazione e alla promozione del processo democratico.