

**Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico**

**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 ambiente (6° PAA)<sup>1</sup>,
- 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 riguardante la strategia tematica sull'inquinamento atmosferico e la direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (SEC(2005)1133),
- vista la relazione sugli aspetti sanitari dell'inquinamento atmosferico – risultati del progetto dell'OMS relativo all'esame sistematico degli aspetti sanitari dell'inquinamento atmosferico in Europa<sup>2</sup>,
- vista la nota informativa dell'Istituto per la politica ambientale europea (IEEP)<sup>3</sup>,
- vista la proposta della Commissione di una nuova direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (COM(2005)0447),
- visto l'abbondante corpus normativo comunitario sul controllo della qualità dell'aria e delle emissioni rilasciate nell'aria tra cui, la direttiva quadro sulla qualità dell'aria<sup>4</sup> e le direttive figlie, la direttiva sui limiti nazionali di emissione<sup>5</sup>, la direttiva sui grandi impianti di combustione<sup>6</sup>, le direttive sul controllo delle emissioni rilasciate dai veicoli e sulla qualità del carburante, la direttiva sulle emissioni da solventi organici<sup>7</sup> e la direttiva sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento (direttiva IPPC)<sup>8</sup>,
- viste le conclusioni del Consiglio europeo "Ambiente" del 9 marzo 2006,

---

<sup>1</sup> GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

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

<sup>3</sup> [http://www.europarl.europa.eu/comparl/envi/pdf/externalexpertise/ieep\\_6leg/air\\_pollution.pdf](http://www.europarl.europa.eu/comparl/envi/pdf/externalexpertise/ieep_6leg/air_pollution.pdf)

<sup>4</sup> Direttiva 96/62/CE (GU L 296 del 21.11.1996, pag. 55).

<sup>5</sup> Direttiva 2001/81/CE (GU L 309 del 27.11.2001, pag. 22).

<sup>6</sup> Direttiva 2001/80/CE (GU L 309 del 27.11.2001, pag. 1).

<sup>7</sup> Direttiva 1999/13/CE (GU L 85 del 29.3.1999, pag. 1).

<sup>8</sup> Direttiva 96/61/CE (GU L 257 del 10.10.1996, pag. 26).

- visto l'articolo 45 del suo regolamento,
  - vista la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A6-0235/2006),
- 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 otto mesi, e che i bambini, gli anziani, le persone affette da malattie respiratorie e 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 l'obiettivo generale della strategia tematica sull'inquinamento atmosferico consiste nel definire una politica strategica integrata di lungo periodo per combattere questo tipo di inquinamento, onde conseguire gli obiettivi del 6° PAA per quanto riguarda la tutela della salute umana e dell'ambiente stesso,
  - C. considerando che negli ultimi decenni sono stati fatti notevoli progressi nel ridurre gli inquinanti atmosferici più nocivi alla salute,
  - D. considerando che le particelle sottili PM<sub>2,5</sub> e l'ozono troposferico sono gli inquinanti atmosferici che causano la maggior parte dei problemi sanitari,
  - E. considerando che il 55% degli ecosistemi europei è danneggiato dall'inquinamento atmosferico,
  - F. considerando che l'inquinamento atmosferico è presente in tutti gli Stati membri e costituisce un problema transfrontaliero, visto che il materiale particolato e gli altri inquinanti sono trasportati per centinaia di chilometri, per cui è necessario trovare una soluzione a livello europeo e rafforzare le misure transfrontaliere, senza che ciò esima dalle loro particolari responsabilità taluni Stati membri che hanno l'obbligo di conformarsi ai valori limite di qualità atmosferica,
  - G. considerando che l'inquinamento atmosferico può essere contrastato in maniera efficace soltanto grazie a un pacchetto di misure coerente comprendente misure a livello europeo, nazionale e locale, e avente quale obiettivo principale quello di combattere le emissioni di inquinanti alla fonte,
  - H. considerando che l'articolo 7 del 6° PAA 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",
  - I. considerando che tra le azioni prioritarie elencate all'articolo 7 del 6° PAA figurano la preparazione di una strategia tematica nel campo dell'inquinamento atmosferico, come pure il riesame e l'aggiornamento delle norme sulla qualità dell'aria e i valori limite di emissione nazionali, onde raggiungere l'obiettivo a lungo termine di non superare carichi e livelli critici; considerando che l'inquinamento atmosferico costituisce un problema complesso che può essere risolto soltanto attraverso un approccio sistematico che tenga conto delle interazioni,
  - J. considerando che un'attuazione efficace della legislazione in vigore riveste un'importanza

fondamentale per assicurare miglioramenti della qualità dell'aria entro il 2020 e che parte della legislazione vigente è ancora in fase di attuazione,

- K. considerando che gli obiettivi ambiziosi per migliorare la qualità dell'aria possono essere raggiunti soltanto se l'attuale legislazione è applicata in modo coerente in tutti gli Stati membri e se le nuove proposte legislative si concentrano sulla riduzione delle emissioni all'origine,
- L. 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,
- M. 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+,
- N. 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,
- O. considerando che, sebbene la valutazione d'impatto della Commissione sia accurata e tenga conto dell'iniziativa "Legiferare meglio" come parte della strategia di sviluppo sostenibile, si rileva comunque la grave mancanza di un approccio sistemico alla strategia proposta e alla relativa direttiva sulla qualità dell'aria giacché, ad esempio, non sono previste ulteriori riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub>, il che porta indubbiamente a sopravvalutare i costi e a sottovalutare i vantaggi della strategia, in quanto uno dei numerosi effetti della continua riduzione delle emissioni dopo il 2012 sarà anche quello di contribuire al miglioramento della qualità dell'aria,
- P. 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, a prescindere dal fatto che le cifre dei costi non includano la monetizzazione dei danni agli ecosistemi e alle materie prime vegetali, come pure di alcuni effetti negativi sulla salute,
- Q. considerando che il gruppo di lavoro CAFE sul PM (materiale particolato) ha osservato che le PM<sub>2,5</sub> presentano rischi per la salute in concentrazioni inferiori a 10 µg/m<sup>3</sup> e che un valore limite non dovrebbe superare 20 µg/m<sup>3</sup>,
- R. considerando che – come sottolineato dall'IEEP – il valore PM<sub>2,5</sub> di 25 µg/m<sup>3</sup> proposto dalla Commissione non comporta requisiti più rigorosi per gli Stati membri per quanto riguarda il PM, ma anzi riduce gli obblighi autorizzando deroghe,
- S. 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,
- T. considerando che tutti i settori devono contribuire al miglioramento della qualità dell'aria e

che occorre concentrare l'attenzione sui settori che finora hanno dato soltanto un contributo non soddisfacente al mantenimento della qualità dell'aria,

- U. considerando che le disposizioni relative al mercato interno stimolano la realizzazione degli obiettivi ambientali e dei valori limite nell'Unione europea purché gli obiettivi siano attuati allo stesso modo nei diversi Stati membri,
- V. 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,
- W. considerando che il mancato rispetto dei valori limite non è sempre imputabile alla mancata adozione di misure da parte degli Stati membri, bensì dipende talvolta dall'assenza di adeguate misure a livello comunitario,
- X. considerando che è necessario attuare una strategia che preveda obiettivi ambiziosi tradotti in una legislazione ambiziosa sulla qualità dell'aria, 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 adeguate ma incontrano tuttora difficoltà a rispettare i valori limite,
- Y. considerando che per assicurare la realizzazione degli obiettivi sanitari e ambientali, la direttiva sui limiti nazionali di emissione dovrebbe essere integrata da un insieme di misure per la riduzione delle emissioni a livello locale, nazionale, comunitario e internazionale,

#### ***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. rileva con preoccupazione che la strategia non indica in che modo possono essere conseguiti gli obiettivi del 6° PAA; chiede pertanto alla Commissione di prevedere obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico nettamente più ambiziosi per il 2020, al fine di raggiungere i suddetti traguardi;
3. è consapevole del fatto che il livello A+ , perseguito per l' $\text{NH}_3$  al paragrafo 2 della strategia, è relativamente ambizioso per il settore agricolo, ma chiede alla Commissione di tenere pienamente conto, nella revisione della PAC, dei problemi di acidificazione causati dall' $\text{NH}_3$  e quindi di perseguire il livello C;
4. osserva con rammarico che la strategia non prevede alcun obbligo giuridico di ridurre le emissioni di particolato, come raccomandato dall'Agenzia europea per l'ambiente, ma si limita semplicemente ad indicare gli obiettivi di massima;
5. chiede che venga elaborata una strategia che preveda obiettivi di riduzione più ambiziosi, corrispondenti allo scenario C per quanto concerne i composti organici volatili (VOC),  $\text{PM}_{2,5}$  e  $\text{NO}_x$ , 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 <sup>1</sup>	2020 Obiettivi del PE e scenari corrispondenti
SO <sub>2</sub>	68%	82%	82% (B)
NO <sub>x</sub>	49%	60%	65% (C)
VOC	45%	51%	55% (C)
NH <sub>3</sub>	4%	27%	27% (A+)
PM <sub>2,5</sub>	45%	59%	61% (C)
Totale costi (all'anno)		7,100 milioni di euro extra	+/- 11.000 milioni di euro extra

6. invita la Commissione ad aggiornare i dati di input utilizzati per il modello di valutazione integrato onde tener conto delle azioni strutturali, a tenere pienamente conto del potenziale di riduzione delle emissioni del settore dei trasporti internazionali, a includere tutta la pertinente legislazione in vigore nel cosiddetto scenario di riferimento e a utilizzare uno scenario energetico in armonia con l'ambiziosa strategia climatica dell'Unione europea, prima di utilizzare il modello per predisporre la revisione della direttiva sui limiti nazionali di emissione; ritiene che un aggiornamento dei dati di input utilizzati per l'analisi in base a tali parametri, unitamente all'inclusione di ulteriori azioni strutturali non tecniche per la riduzione delle emissioni, decurterebbe sostanzialmente i costi preventivati per il conseguimento degli obiettivi temporanei e si tradurrebbe in un potenziale sensibilmente maggiore di riduzione delle emissioni;
7. è favorevole all'introduzione di un valore limite annuale per le PM<sub>10</sub> pari a 33 µg/m<sup>3</sup> nel 2010 e appoggia la proposta della Commissione di introdurre un valore massimo di concentrazione per le PM<sub>2,5</sub>, visto che la quota delle PM<sub>2,5</sub> nelle PM<sub>10</sub> è la più nociva per la salute; chiede l'introduzione, nel 2010, di un valore obiettivo annuale di 20 µg/m<sup>3</sup> per le PM<sub>2,5</sub> che diventi un valore limite nel 2015 e, conformemente alla raccomandazione dell'OMS, di un valore obiettivo a lungo termine di 10 µg/m<sup>3</sup> per le PM<sub>2,5</sub>; concorda sul fatto che deve essere possibile accordare un termine più lungo per il raggiungimento dei valori limite e dei valori obiettivo;
8. auspica una maggiore uniformità dei metodi di misurazione e di calcolo utilizzati da diversi Stati membri per le concentrazioni di particolato fine; è del parere altresì che i fattori correttivi vadano applicati correttamente;
9. esprime la convinzione che sarà possibile realizzare la proposta riduzione dell'inquinamento soltanto se l'Unione europea rafforzerà la legislazione sulle emissioni e chiede la fissazione di valori limite ambiziosi, che siano perlopiù vincolanti;

<sup>1</sup> Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico.

10. appoggia la proposta della Commissione di introdurre un obiettivo di riduzione dell'esposizione del 20% per le PM<sub>2,5</sub> nel 2020 rispetto all'indice di esposizione medio del 2010; chiede tuttavia obiettivi di riduzione differenziati che tengano conto del diverso livello di partenza degli Stati membri e delle misure precedentemente adottate, con particolare riferimento al maggiore potenziale di riduzione degli Stati membri in cui il livello di esposizione iniziale è elevato;
11. chiede che siano introdotti sistemi di allerta per lo smog in presenza di un elevato livello di smog e che la popolazione sia incoraggiata a non utilizzare caminetti e a ridurre l'uso dell'automobile durante il periodo di allerta;
12. esprime la convinzione che sarà possibile realizzare la proposta riduzione dell'inquinamento soltanto se l'Unione europea rafforzerà la legislazione sulle emissioni; sottolinea che il problema dell'inquinamento atmosferico potrà essere affrontato soltanto agganciando valori limite ambiziosi a un'ambiziosa politica in materia di emissioni;

### ***Misure settoriali***

13. 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, e ritiene che in tale ambito occorra dare la priorità ai settori precedentemente non regolamentati e in cui è possibile conseguire ulteriori riduzioni delle emissioni a costi più bassi;
14. invita la Commissione a formulare quanto prima una proposta di revisione della direttiva sui limiti nazionali di emissione e a portarla al livello di ambizione auspicato dal Parlamento;
15. invita la Commissione e gli Stati membri ad adottare con urgenza misure volte a ridurre le emissioni del settore dei trasporti marittimi e chiede alla Commissione di formulare proposte intese a:
  - definire norme per le emissioni di NO<sub>x</sub> per le navi che attraccano nei porti dell'UE;
  - designare il Mar Mediterraneo e l'Atlantico nordorientale quali zone SECA (Sulphur Emission Control areas) ai sensi della Convenzione MARPOL;
  - ridurre dall'1,5% allo 0,5% il contenuto massimo autorizzato di zolfo nei carburanti marittimi utilizzati nelle SECA e dalle navi passeggeri;
  - introdurre strumenti finanziari, quali ad esempio tasse o prelievi sulle emissioni di SO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> delle navi;
  - promuovere l'introduzione di prelievi differenziati per l'uso dei porti e dei canali d'accesso, che privilegino le navi a bassa emissione di SO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub>;
  - incoraggiare le navi a utilizzare elettricità in banchina quando si trovano nei porti;
  - predisporre una direttiva comunitaria sulla qualità dei carburanti marittimi;chiede inoltre alla Commissione di proporre un'azione coordinata per garantire condizioni eque 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;
16. osserva che sebbene l'agricoltura rappresenti una delle principali fonti di inquinamento

atmosferico causato dall'ammoniaca, tale settore è soggetto a scarsi obblighi di riduzione delle emissioni; si compiace del fatto che con l'ultima riforma della PAC si sia introdotto il principio di "condizionalità" degli aiuti agricoli, il che dovrebbe consentire di ridurre notevolmente le emissioni di sostanze nocive per l'ambiente; invita gli Stati membri a contrastare l'inquinamento atmosferico causato dall'allevamento bovino, e in particolare dall'agricoltura intensiva, 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 e chiede alla Commissione e agli Stati membri di rafforzare le misure destinate a favorire lo sviluppo dell'agricoltura biologica e dell'agricoltura integrata nel contesto della politica di sviluppo agricolo;

17. constata che le attività agricole contribuiscono notevolmente alle emissioni di ammoniaca; conviene con la Commissione sulla necessità di ridurre tali emissioni; invita la Commissione a formulare con urgenza proposte specifiche intese a ridurre le emissioni di ammoniaca del settore agricolo; chiede inoltre alla Commissione di subordinare le sovvenzioni della PAC al rispetto di criteri rigorosi per le azioni di lotta alle emissioni di ammoniaca in tale settore;
18. rileva che, in generale, il costo delle riduzioni delle emissioni di NH<sub>3</sub> sembra essere sopravvalutato, sicché ad esempio le proiezioni preliminari di riforma della PAC dell'Agenzia europea per l'ambiente prevedono un numero di capi di bestiame inferiore alle proiezioni di riferimento del programma CAFE che, se fossero più precise, implicherebbero anche costi inferiori alle proiezioni per la riduzione delle emissioni di ammoniaca;
19. invita la Commissione a valutare gli effetti incrociati delle pertinenti direttive sull'ambiente, come la direttiva sui nitrati, la direttiva sulla valutazione di impatto ambientale e la direttiva quadro sulle acque; sottolinea al riguardo, in particolare, gli incentivi all'uso di concimi minerali (riconosciuti come fonte principale di emissioni di ammoniaca del settore agricolo) anziché dei concimi animali, che si evincono dalla direttiva sui nitrati;
20. 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;
21. 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 caminetti;
22. esorta la Commissione a proporre nel 2006 le future norme Euro VI per le autovetture private, unitamente a un'ulteriore riduzione della norma per l'NO<sub>x</sub> per le automobili e i furgoni a diesel a decorrere dal 2011 e a indicare altresì in che modo evolveranno le norme Euro VII per i mezzi pesanti; esorta la Commissione a introdurre le norme Euro VI per i mezzi pesanti entro e non oltre il 2012, unitamente a norme analoghe a quelle in vigore negli Stati Uniti, che consentano agli Stati membri di conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria; invita gli Stati membri ad adottare le misure necessarie per eliminare

progressivamente i vecchi veicoli inquinanti, *fatta eccezione per i veicoli storici d'epoca*, o, se del caso a fornire incentivi per il loro ammodernamento; invita la Commissione, gli Stati membri e il settore dei trasporti ad avviare un dibattito approfondito sulla mobilità sostenibile nel XXI secolo;

23. invita le autorità nazionali, regionali e locali 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 le tasse sulla congestione del traffico comportino benefici economici e ambientali e 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 e adottando provvedimenti a favore dei propri dipendenti che utilizzano modalità di trasporto più sostenibili;
24. rileva la mancanza di connessione tra lo sviluppo e l'impiego di fonti energetiche alternative e la riduzione dell'inquinamento atmosferico, il fatto che non venga sottolineata la necessità di estendere il trasporto pubblico, nonché l'impiego di fonti energetiche alternative sulla base di una pianificazione strategica;
25. 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***

26. 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 del conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria indicati nella strategia e di una revisione conseguentemente ambiziosa della direttiva sui limiti nazionali di emissione; ritiene che l'accordo debba includere un elenco dettagliato delle misure da adottare a livello dell'Unione europea, al fine di garantire che gli obiettivi di emissione della strategia siano conseguiti in tempi rapidi, inclusi gli obiettivi di cui ai precedenti paragrafi da 13 a 24; ritiene che tale elenco dovrebbe essere coerente con altre politiche comunitarie, incluso il piano d'azione per il clima; è convinto che un accordo di questo tipo contribuirebbe a rafforzare la responsabilità e, di conseguenza, a migliorare il processo legislativo;
27. invita la Commissione a prendere in rassegna, nel 2012, i progressi compiuti nella realizzazione degli obiettivi della strategia e a determinare il potenziale esistente in diversi settori per ulteriori riduzioni economicamente convenienti;

o

o o

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