



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.1.2006  
COM(2005)718 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO  
E AL PARLAMENTO EUROPEO**

**relativa ad una Strategia tematica sull'ambiente urbano**

**{SEC(2006) 16}**

# COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

## relativa ad una Strategia tematica sull'ambiente urbano

### 1. INTRODUZIONE

Le aree urbane svolgono un ruolo importante nella realizzazione degli obiettivi della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile<sup>1</sup>. Infatti, è nelle aree urbane che gli aspetti ambientali, economici e sociali sono maggiormente interconnessi<sup>2</sup>. Anche se nelle città si concentrano numerosi problemi di ordine ambientale, esse sono comunque il motore dell'economia, il centro degli affari e degli investimenti. Quattro europei su cinque abitano in area urbana e la loro qualità di vita dipende direttamente dallo stato dell'ambiente urbano. Una qualità elevata dell'ambiente urbano è in linea con la priorità accordata, nell'ambito della strategia di Lisbona, all'obiettivo di *“rendere l'Europa più capace di attrarre investimenti e lavoro”*. Una volta rese più attraenti, le città europee rafforzeranno le loro potenzialità di crescita e di creazione di posti di lavoro; esse sono pertanto fondamentali per la realizzazione dell'agenda di Lisbona<sup>3</sup>.

Lo stato dell'ambiente urbano europeo desta tuttavia sempre maggiori preoccupazioni. I problemi ambientali riscontrati nelle città hanno notevoli conseguenze sulla salute umana, la qualità di vita dei cittadini e i risultati economici delle città stesse. Il Sesto programma di azione in materia di ambiente invita allo sviluppo di una strategia tematica sull'ambiente urbano con l'obiettivo di *“contribuire ad una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato concentrato sulle zone urbane [e] contribuire a un elevato livello di qualità della vita e di benessere sociale per i cittadini attraverso un ambiente in cui il livello dell'inquinamento non provochi effetti nocivi per la salute umana e l'ambiente e attraverso uno sviluppo urbano sostenibile”*.

Conformemente al Sesto programma di azione in materia di ambiente, la Commissione ha fornito, nell'ambito di una comunicazione intermedia<sup>4</sup>, una prima analisi dei problemi da affrontare nelle aree urbane e ha proposto azioni su quattro temi prioritari: gestione urbana sostenibile, trasporto urbano sostenibile, edilizia urbana sostenibile e progettazione urbana sostenibile, in particolare la diffusione di buone pratiche e l'eventuale istituzione, su scala europea, dell'obbligo di adottare, a livello locale, piani in materia. I risultati dell'ampia consultazione dei soggetti interessati e dell'analisi approfondita degli interventi possibili costituiscono la base della presente strategia.

---

<sup>1</sup> COM(2001) 264.

<sup>2</sup> Come risulta dall'accordo di Bristol: <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>.

<sup>3</sup> COM(2005) 330.

<sup>4</sup> “Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano” COM(2004) 60.

## **2. LE SFIDE AMBIENTALI NELLE AREE URBANE**

La maggior parte delle città si trova ad affrontare gli stessi problemi ambientali, quali cattiva qualità dell'aria, traffico e congestione intensi, livelli elevati di rumore ambiente, cattiva qualità dello spazio edificato, presenza di terreni abbandonati, emissioni di gas serra, proliferazione urbana, produzione di rifiuti e di acque reflue.

Tra le cause di tali problemi si annoverano i cambiamenti dello stile di vita (crescente dipendenza dai veicoli privati, aumento dei nuclei familiari composti da una sola persona, aumento del tasso di utilizzo pro capite delle risorse) e quelli demografici, dei quali è necessario tenere conto nell'elaborazione di eventuali soluzioni. Queste ultime devono guardare al futuro e integrare il concetto di prevenzione dei rischi nei suoi diversi aspetti, in particolare anticipare l'impatto dei cambiamenti climatici (ad esempio, la maggiore frequenza e gravità delle inondazioni) o ridurre progressivamente la dipendenza dai combustibili fossili.

I problemi ambientali urbani sono particolarmente complessi in quanto le loro cause sono interconnesse. Le iniziative locali destinate a risolvere un problema ne possono creare altri altrove ed essere in contrasto con le politiche a livello nazionale o regionale. A titolo di esempio, le politiche per migliorare la qualità dell'aria attraverso l'acquisto di autobus "puliti" possono essere compromesse dall'aumento dei trasporti privati determinato dalle decisioni in materia di utilizzazione del territorio (ad esempio, la costruzione di parcheggi nel centro città). I problemi connessi ad una cattiva qualità dello spazio edificato sono spesso correlati a difficoltà socioeconomiche soggiacenti.

È ormai risaputo che le autorità locali che ottengono i migliori risultati ricorrono a un approccio integrato per la gestione dell'ambiente urbano adottando piani di azione strategici e a lungo termine, in cui la correlazione tra le diverse politiche e prescrizioni, anche a livelli amministrativi diversi, è esaminata in modo dettagliato (cfr. allegato). Gli obblighi imposti a livello locale, regionale, nazionale o europeo (ad esempio utilizzazione del territorio, rumore, qualità dell'aria) possono essere rispettati con maggiore efficacia a livello locale se integrati nell'ambito di una gestione strategica locale.

## **3. VALORE AGGIUNTO DEGLI INTERVENTI A LIVELLO DI UNIONE EUROPEA**

Le autorità locali svolgono un ruolo decisivo nel miglioramento dell'ambiente urbano. La diversità sotto il profilo storico, geografico, climatiche e delle condizioni amministrative e giuridiche impone soluzioni per l'ambiente urbano concepite localmente e su misura. L'applicazione del principio di sussidiarietà, che prevede che le azioni siano intraprese al livello di maggiore efficacia, implica che si intervenga a livello locale.

L'ambiente urbano richiede tuttavia interventi a tutti i livelli: le autorità nazionali, regionali e l'Unione europea hanno ciascuna una funzione precisa da svolgere.

In alcune città esistono già molte soluzioni, ma non sono sufficientemente diffuse o attuate. Il miglior modo in cui l'UE può sostenere gli Stati membri e le autorità locali è promuovendo le migliori pratiche, favorendone la diffusione in Europa ed incentivando un efficace collegamento in rete e uno scambio di esperienze tra città. L'UE può inoltre fornire un sostegno finanziario agli investimenti al fine di realizzare le priorità in materia ambientale e sostenere lo sviluppo delle capacità (*capacity building*), mettendo a disposizione fondi per la ricerca e la formazione, elaborando orientamenti specifici e incentivando l'istituzione di punti di consulenza nazionali per le città.

È essenziale che gli Stati membri facciano buon uso delle opportunità offerte a livello europeo, come sottolinea la presente strategia, a favore delle autorità locali. Gli Stati membri sono invitati altresì a sostenere le autorità locali nel conseguimento degli obiettivi definiti nella presente strategia, promuovendo una stretta cooperazione e il coordinamento tra i vari enti amministrativi competenti al fine di individuare le soluzioni idonee per le varie città e regioni.

Nel corso delle varie consultazioni realizzate, tutti i soggetti interessati, compresi gli Stati membri<sup>5</sup>, hanno concordato sulla valutazione dei problemi in materia di ambiente urbano, sulla necessità di interventi a tutti i livelli e sul valore aggiunto rappresentato dal coinvolgimento dell'UE. La Commissione ha esaminato diverse opzioni, in particolare l'opportunità di legiferare per garantire che la gestione integrata sia attuata a livello locale (cfr. valutazione di impatto). Ciononostante, data l'eterogeneità delle aree urbane e degli obblighi nazionali, regionali e locali vigenti e le difficoltà connesse all'istituzione di norme comuni concernenti tutte le questioni relative all'ambiente urbano, si è arrivati alla conclusione che legiferare non è il modo migliore per conseguire gli obiettivi della presente strategia. La maggior parte degli Stati membri e delle autorità locali hanno condiviso tale approccio, ponendo in discussione la necessità di imporre obblighi a livello europeo relativi alla gestione ambientale e a piani di trasporto urbano.

#### **4. OBIETTIVI DELLA STRATEGIA**

Le misure proposte nell'ambito della presente strategia mirano a contribuire ad una migliore attuazione delle norme e delle politiche comunitarie vigenti in materia di ambiente a livello locale, sostenendo e incoraggiando le autorità locali affinché adottino un approccio alla gestione urbana maggiormente integrato e invitando gli Stati membri ad appoggiare tale processo e ad avvalersi delle opportunità offerte a livello comunitario.

Se attuata a tutti i livelli, la strategia contribuirà a migliorare la qualità dell'ambiente urbano, rendendo la città un luogo più sano e piacevole dove vivere, lavorare e investire e riducendo l'impatto ambientale negativo della stessa sull'ambiente nel suo insieme, ad esempio in termini di cambiamenti climatici.

---

<sup>5</sup> Conclusioni del Consiglio del 14.10.2004.

## 5. LE MISURE

L'approccio integrato alla gestione ambientale a livello locale, in particolare in materia di trasporti, fondato su un'effettiva consultazione di tutti i soggetti interessati, è fondamentale per attuare adeguatamente la normativa ambientale e conseguire miglioramenti duraturi della qualità e delle prestazioni ambientali. È necessario pertanto incentivare l'adozione di tali tecniche di gestione da parte delle autorità locali.

### 5.1. Orientamenti relativi ad una gestione ambientale integrata

L'adozione di un approccio integrato alla gestione ambientale integrata delle aree urbane contribuisce ad una migliore armonizzazione delle diverse politiche ed iniziative poste in essere nelle aree urbane e allo sviluppo di una visione a lungo termine dello sviluppo delle città. Oltre alle iniziative volontarie dell'Agenda 21 locale e della Carta di Aalborg<sup>6</sup>, diversi Stati membri hanno legiferato o istituito meccanismi al fine di imporre una gestione integrata dell'ambiente urbano<sup>7</sup>.

Gli approcci integrati portano ad una migliore pianificazione e a risultati più significativi. Per garantire un'efficace attuazione delle misure sono essenziali: obiettivi chiaramente definiti, accettazione delle responsabilità, procedure di monitoraggio dei progressi compiuti, consultazione pubblica, revisione, audit e rendicontazione. Molte città hanno istituito con successo sistemi di gestione ambientale, quali EMAS o ISO 14001, per garantire la realizzazione degli obiettivi strategici e consentire il monitoraggio da parte del pubblico dei progressi compiuti. Inoltre, è importante organizzare campagne di informazione sui miglioramenti conseguiti (ad esempio, la Settimana europea della mobilità).

La Commissione raccomanda vivamente alle autorità locali di adottare le misure opportune per favorire un più ampio ricorso alla gestione integrata a livello locale e incoraggia le autorità nazionali e regionali ad appoggiare tale processo.

La Commissione pubblicherà nel 2006 una serie di orientamenti tecnici relativi alla gestione ambientale integrata, elaborati sulla base delle esperienze acquisite e contenenti esempi di buone pratiche. Tali orientamenti faranno riferimento agli aspetti più rilevanti della normativa comunitaria in materia di ambiente, in particolare alle direttive concernenti l'aria, il rumore, le acque, i rifiuti e l'efficienza energetica.

### 5.2. Orientamenti relativi all'elaborazione di piani per un trasporto urbano sostenibile

I trasporti urbani, che incidono direttamente sull'inquinamento atmosferico, sul rumore, sulla congestione e sui livelli delle emissioni di CO<sub>2</sub>, sono indispensabili per i cittadini e le imprese. In alcuni Stati membri l'adozione e l'attuazione di piani di

---

<sup>6</sup> [www.aalborgplus10.dk](http://www.aalborgplus10.dk)

<sup>7</sup> Belgio (Fiandre), Danimarca, Francia, Ungheria, Polonia, Slovenia: normativa; Cipro, Repubblica ceca: meccanismi allo studio; Regno Unito: alcuni elementi.

trasporto urbano è obbligatoria<sup>8</sup>. Alcune città approvano, su base volontaria, piani per migliorare la qualità di vita o per conformarsi alle norme comunitarie relative alla protezione della salute umana (ad esempio, sulla qualità dell'aria).

Una pianificazione efficace dei trasporti richiede una visione a lungo termine al fine di prevedere i fondi necessari per le infrastrutture e i veicoli, di concepire meccanismi di incentivazione per la promozione di un trasporto pubblico di alta qualità e la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni e di garantire il coordinamento con la pianificazione territoriale ai livelli amministrativi idonei. È opportuno che la pianificazione dei trasporti tenga conto dei vari aspetti inerenti la sicurezza, l'accesso a beni e servizi, l'inquinamento atmosferico, il rumore, le emissioni di gas serra, i consumi energetici e l'utilizzazione del territorio; tale pianificazione deve riguardare tutte le modalità di trasporto, sia di passeggeri che di merci. Devono essere elaborate soluzioni ad hoc, sulla base di un'ampia consultazione del pubblico e di altri soggetti interessati e gli obiettivi devono rispecchiare la situazione locale. La Commissione esorta le autorità locali a elaborare e attuare piani per un trasporto urbano sostenibile.

La Commissione pubblicherà nel 2006 alcuni orientamenti tecnici sugli aspetti principali dei piani di trasporto, sulla base delle raccomandazioni del 2004 del gruppo di esperti<sup>9</sup>, e fornirà alcuni esempi di migliori pratiche.

### **5.3. Sostenere lo scambio di migliori pratiche nell'UE**

È importante che le autorità locali dispongano di un accesso più agevole alle soluzioni esistenti per avvalersi dell'esperienza altrui e concepire soluzioni adatte alla loro situazione. Le informazioni devono essere ben strutturate, facilmente accessibili e convalidate dagli esperti competenti.

#### *5.3.1. Collegamento in rete e progetti di dimostrazione*

Lo scambio di esperienze tra autorità locali, finanziato dalla Commissione nell'ambito del "Quadro comunitario di cooperazione"<sup>10</sup>, ha dimostrato che la collaborazione per l'elaborazione di soluzioni per ogni situazione locale, sulla base dell'esperienza acquisita e delle difficoltà rispettive, presenta molti vantaggi. La Commissione intende continuare a finanziare attività analoghe nell'ambito del nuovo regolamento LIFE+<sup>11</sup>. La politica di coesione<sup>12</sup> e il programma quadro di ricerca offriranno opportunità simili e progetti di dimostrazione su una serie di questioni in materia di ambiente urbano.

---

<sup>8</sup> Francia, Regno Unito: normativa; Cipro, Repubblica ceca: meccanismi allo studio; Italia: alcuni elementi.

<sup>9</sup> [europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final\\_report050128.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf)

<sup>10</sup> Decisione 1411/2001/CE.

<sup>11</sup> COM(2004) 621.

<sup>12</sup> COM(2004) 495.

Attraverso tali strumenti la Commissione offrirà alle autorità locali e regionali un sostegno per lo scambio di buone pratiche e per i progetti di dimostrazione su problematiche concernenti la città. Gli Stati membri e le autorità regionali e locali sono invitati ad avvalersi delle opportunità offerte.

#### 5.3.2. *Rete di punti di contatto nazionali sulle questioni urbane*

Le autorità locali segnalano la difficoltà di accedere alle informazioni sulle iniziative che hanno dato risultati promettenti. Le buone pratiche, in larga misura, non sono valutate in modo indipendente e non sono accessibili in un unico posto. La Commissione cofinanzia il progetto URBACT, una rete pilota di punti di contatto nazionali (Piattaforma europea delle conoscenze<sup>13</sup>) per fornire informazioni strutturate ed attendibili relative ai problemi sociali, economici e ambientali osservati nelle aree urbane.

La Commissione valuterà la rete pilota (fine 2006) e stabilirà se può fungere da base per l'elaborazione di un "Programma quadro europeo per lo scambio di esperienze in materia di sviluppo urbano" nell'ambito della politica di coesione proposta per il periodo 2007-2013.

#### 5.4. **Il portale Internet della Commissione destinato alle autorità locali**

Attualmente, le comunicazioni ufficiali, i risultati delle ricerche effettuate, gli studi e gli orientamenti destinati alle autorità locali sono pubblicati su molteplici siti Internet della Commissione, rendendo difficile la ricerca di tali informazioni.

Nell'ambito del piano di azione per una migliore comunicazione sull'Europa<sup>14</sup>, la Commissione sta studiando le possibilità di sviluppare portali tematici sul sito web Europa destinati a determinati pubblici specialistici. Un portale rinvierebbe, con appositi link, a tutte le informazioni utili, favorendone una migliore circolazione delle informazioni.

La Commissione studierà la fattibilità di un portale tematico destinato alle autorità locali.

#### 5.5. **Formazione**

Numerose autorità hanno manifestato l'esigenza di competenze specifiche per adottare un approccio integrato alla gestione che preveda una cooperazione transettoriale, una formazione su normative ambientali specifiche e una partecipazione effettiva del pubblico e che incoraggi i cittadini a modificare il loro comportamento.

Secondo gli stessi soggetti interessati, una formazione individuale con il coinvolgimento delle autorità nazionali, regionali e locali costituisce il miglior metodo di apprendimento. Il futuro regolamento LIFE+ mira a fornire un sostegno

<sup>13</sup> Condotta dal ministero dell'Interno dei Paesi Bassi con la partecipazione di 15 Stati membri.

<sup>14</sup> SEC(2005) 985.

alle capacità locali nell'attuazione della politica in materia di ambiente. Ciò potrebbe comportare programmi di scambio destinati ai funzionari delle autorità locali.

La proposta della Commissione relativa al Fondo sociale europeo<sup>15</sup> offre inoltre la possibilità di rafforzare l'efficienza delle amministrazioni pubbliche a livello regionale e locale.

La Commissione si avvarrà del nuovo regolamento LIFE+ e di altri strumenti per sostenere lo sviluppo di capacità per le autorità locali e regionali in materia di gestione urbana ed incoraggia fin da ora gli Stati membri ad avviare tali attività.

## **5.6. Ricorso ad altri programmi comunitari di sostegno**

Al fine di raggiungere gli obiettivi previsti la strategia dovrà sfruttare anche le opportunità offerte dalle altre politiche.

### *5.6.1. Politica di coesione*

Le proposte della Commissione relative al Fondo di coesione<sup>16</sup> e ai Fondi strutturali<sup>17</sup> per il periodo 2007-2013 prevedono notevoli possibilità di aiuto relativamente alle priorità ambientali nelle aree urbane (ad esempio, gestione dei rifiuti, trattamento delle acque reflue urbane, qualità dell'aria, trasporti pubblici urbani puliti, efficienza energetica, riabilitazione di terreni contaminati e strategie integrate per la riqualificazione urbana).

La Commissione raccomanda vivamente agli Stati membri di fare buon uso di tali opportunità per risolvere i problemi delle loro aree urbane e fornire un orientamento urbano adeguato ai quadri strategici nazionali di riferimento.

### *5.6.2. Ricerca*

Nell'UE sono in corso numerosi studi relativi a problematiche delle città<sup>18</sup> e le azioni 5.3 e 5.4 ne miglioreranno la divulgazione. La proposta della Commissione relativa al Settimo programma quadro di ricerca<sup>19</sup> indica che sono ritenute utili nuove ricerche riguardanti la gestione urbana innovativa, la riqualificazione dello spazio edificato, in particolare il patrimonio culturale, i rischi ambientali, l'efficienza energetica, i veicoli puliti, i carburanti alternativi, la mobilità e la sicurezza.

---

<sup>15</sup> COM(2004) 493.

<sup>16</sup> COM(2004) 494.

<sup>17</sup> COM(2004) 495.

<sup>18</sup> Ad esempio, i 145 progetti "Città del futuro e patrimonio culturale".

<sup>19</sup> COM(2005) 119.

La Commissione finanzia ulteriori ricerche su tali tematiche e coinvolgerà attivamente le autorità locali, sforzandosi di redigere la documentazione loro destinata in diverse lingue per agevolarne l'utilizzo a livello locale.

## 6. SINERGIE CON ALTRE POLITICHE

La presente strategia è transettoriale, ossia riguarda numerosi settori e problemi diversi. Essa contribuirà all'attuazione delle priorità del Sesto programma di azione in materia di ambiente e di altre politiche ambientali, ivi comprese le altre strategie tematiche.

Diverse politiche ambientali (relative alla qualità dell'aria, al rumore, ecc.) richiedono l'elaborazione di piani di riduzione. Inserendo tali piani nell'ambito di un quadro integrato locale, come proposto nella presente strategia, si potranno creare sinergie tra diversi ambiti strategici che porteranno a migliori risultati, sia per l'ambiente sia per la qualità generale della vita nelle aree urbane.

### 6.1. I cambiamenti climatici

Le aree urbane svolgono un ruolo importante sia nell'adattamento ai cambiamenti climatici che nella riduzione delle emissioni di gas serra.

Esse sono vulnerabili alle conseguenze dei cambiamenti climatici, quali inondazioni, ondate di caldo e siccità, divenute più gravi e frequenti. I piani per una gestione urbana integrata dovrebbero prevedere misure atte a limitare i **rischi ambientali** per consentire alle aree urbane di affrontare meglio tali cambiamenti.

Per le autorità locali i settori prioritari ai fini della riduzione delle emissioni di gas serra sono i trasporti e l'edilizia.

Il maggiore ricorso ai **piani per un trasporto urbano sostenibile**, che in particolare comprendono misure specifiche per promuovere i veicoli a ridotte emissioni di CO<sub>2</sub> e a basso consumo di carburante, contribuirà a ridurre le emissioni di gas serra a livello locale.

L'**edilizia sostenibile** migliora l'efficienza energetica con la conseguente diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Le autorità locali possono promuovere tali metodi attraverso azioni di sensibilizzazione, fissando e applicando norme specifiche ove possibile e adottando le migliori pratiche per i propri edifici e per gli edifici commissionati nell'ambito di appalti pubblici rispettosi dell'ambiente. In tale contesto, l'adeguamento degli edifici esistenti assume particolare rilievo. La Commissione incoraggia vivamente gli Stati membri e le autorità regionali e locali ad elaborare programmi per la promozione dell'edilizia sostenibile nelle città.

Al fine di promuovere l'efficienza energetica e il ricorso a fonti energetiche rinnovabili tra gli attori locali e regionali, la Commissione continuerà, a sostegno della propria **politica energetica**, l'attuazione del programma "Energia intelligente –

Europa<sup>20</sup>. Il Libro verde sull'efficienza energetica<sup>21</sup> pone la questione dell'opportunità di estendere la direttiva sul rendimento energetico nell'edilizia<sup>22</sup> agli edifici più piccoli al momento della ristrutturazione.

Per consentire il **confronto tra gli edifici** in Europa ed incentivare lo **scambio di migliori pratiche**, la Commissione ha incaricato il comitato europeo di normalizzazione (CEN) di elaborare alcuni metodi di valutazione dell'efficienza ambientale integrata degli edifici (oltre all'efficienza energetica)<sup>23</sup>.

## 6.2. Natura e biodiversità

L'**urbanistica sostenibile** (pianificazione territoriale adeguata) contribuirà a ridurre la proliferazione urbana e la perdita di habitat naturali e di biodiversità. La gestione integrata dell'ambiente urbano dovrebbe promuovere l'elaborazione di politiche a favore di una pianificazione territoriale sostenibile che prevengono la proliferazione urbana, riducono l'impermeabilizzazione dei terreni, prevedono la **promozione della biodiversità urbana** e sensibilizzano i cittadini.

La strategia tematica sulla **protezione dei terreni**, in corso di elaborazione, affronterà molto probabilmente la riqualificazione e il riutilizzo delle aree dismesse e la pianificazione territoriale orientata al risparmio dello spazio allo scopo di ridurre l'impermeabilizzazione e garantire un uso razionale dei terreni.

## 6.3. Ambiente e qualità di vita

I piani per un trasporto urbano sostenibile favoriranno la riduzione dell'inquinamento atmosferico e del rumore e promuoveranno l'utilizzo della bicicletta e gli spostamenti a piedi a **fini salutistici**, in particolare contro l'obesità. Metodi di costruzione sostenibili contribuiranno a promuovere il confort, la sicurezza, l'accessibilità e a limitare le conseguenze sulla salute dell'inquinamento atmosferico all'interno e all'esterno degli edifici, in particolare del particolato (o polveri sottili) provenienti dal riscaldamento.

L'attuale normativa sulla **qualità dell'aria**<sup>24</sup> impone l'elaborazione di piani nei casi in cui i valori soglia sono o potrebbero essere superati. Si tratta di situazioni riscontrate in molte città, soprattutto per l'inquinamento da polveri sottili (PM<sub>10</sub>), emesse principalmente dal traffico stradale e dagli impianti di combustione. Nell'ambito della strategia tematica sull'inquinamento atmosferico<sup>25</sup>, la Commissione prenderà in esame obiettivi e misure<sup>26</sup> finalizzati al controllo dell'inquinamento da polveri sottili e ozono, in particolare provvedimenti comunitari relativi al trasporto, ai nuovi veicoli e ai piccoli impianti di combustione. Per realizzare gli obiettivi comunitari relativi alla qualità dell'aria è necessario un

---

<sup>20</sup> Efficienza energetica nell'edilizia e nell'industria (SAVE), cogenerazione di calore e di elettricità, fonti energetiche nuove e rinnovabili per l'elettricità, il calore e i biocarburanti (ALTENER), aspetti energetici nei trasporti (STEER).

<sup>21</sup> COM(2005) 265.

<sup>22</sup> Direttiva 2002/91/CE.

<sup>23</sup> Mandato CEN M/350.

<sup>24</sup> [europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm)

<sup>25</sup> COM(2005) 446.

<sup>26</sup> Tali misure saranno oggetto di una valutazione di impatto.

approccio integrato che coinvolga le autorità cittadine. I piani per un trasporto urbano sostenibile e una gestione più integrata delle aree urbane, compreso il teleriscaldamento, potrebbero aiutare le città ad adempiere tali obblighi.

I **trasporti** occupano un posto di primo piano nel contesto dei cambiamenti climatici, della qualità dell'aria e dello sviluppo sostenibile. La Commissione prenderà in esame una serie di azioni tese a migliorare l'ambiente urbano, tra cui le nuove norme applicabili ai veicoli (EURO 5 ed EURO IV), e studierà misure per promuovere la diffusione di una tassazione differenziata nelle zone ecologicamente sensibili e per la designazione di zone a emissioni ridotte in cui si applicherebbero restrizioni ai trasporti inquinanti. La Commissione ha adottato di recente una proposta di direttiva sugli appalti pubblici per la fornitura di mezzi di trasporto puliti.<sup>27</sup>

Nell'ambito della revisione della politica comune dei trasporti<sup>28</sup>, la Commissione valuterà la necessità di ulteriori interventi nel settore dei trasporti urbani, in particolare studiando l'utilizzo dei veicoli privati nelle città e le modalità per migliorare la qualità dei trasporti pubblici.

La Commissione intende continuare a finanziare l'iniziativa CIVITAS<sup>29</sup>, che aiuta le città a modificare in modo sostanziale la ripartizione modale, promuovere l'uso di mezzi di trasporto più puliti e a risolvere il problema della congestione. Tale iniziativa finanzia anche programmi di formazione, lo scambio di informazioni e la diffusione dei risultati.

Il diritto comunitario<sup>30</sup> impone mappe acustiche e piani di azione relativi al **rumore ambiente** per ridurre il rumore nelle grandi agglomerazioni, in cui i livelli di esposizione possono indurre effetti nocivi sulla salute umana, e per proteggere le aree tranquille dall'aumento del rumore. I piani per un trasporto urbano sostenibile faciliteranno l'adempimento di tali obblighi, definendo le misure necessarie per la gestione del rumore causato dai trasporti urbani.

#### 6.4. **Uso sostenibile delle risorse naturali**

La strategia tematica sull'uso sostenibile delle risorse naturali<sup>31</sup> sottolineerà l'importanza dell'uso razionale delle risorse naturali al fine di ridurre gli impatti ambientali. Una migliore gestione urbana può limitare l'impatto dell'utilizzo giornaliero di risorse quali l'energia e l'acqua. Il fatto di evitare la proliferazione urbana ricorrendo a piani di insediamento ad alta densità e a uso misto presenta vantaggi ambientali in termini di utilizzo del territorio, trasporti e riscaldamento, favorendo un minore consumo pro capite delle risorse.

La direttiva proposta a titolo della strategia tematica su **prevenzione e riciclo dei rifiuti**<sup>32</sup> sancisce l'obbligo per gli Stati membri di elaborare programmi di prevenzione dei rifiuti al livello geograficamente più opportuno. Una gestione

---

<sup>27</sup> COM(2005) 634.  
<sup>28</sup> COM(2001) 370.  
<sup>29</sup> [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)  
<sup>30</sup> Direttiva 2002/49/CE.  
<sup>31</sup> COM(2005) 670.  
<sup>32</sup> COM(2005) 667.

ambientale integrata delle aree urbane dovrebbe pertanto contenere misure di prevenzione dei rifiuti a livello locale.

## **7. COSTITUIRE UNA BASE DI CONOSCENZE — MONITORARE I PROGRESSI COMPIUTI**

Per monitorare l'efficacia della presente strategia sono necessari dati aggiornati e accessibili sulle aree urbane. La Commissione, con la collaborazione dell'AEA e in stretta cooperazione con gli Stati membri, si adopererà per migliorare i dati europei su questioni inerenti l'ambiente urbano, senza aumentare l'onere che grava sulle amministrazioni nazionali, regionali o locali, al fine di valutare l'efficienza ambientale delle zone urbane europee nel corso del tempo. Ciò sarà realizzato nell'ambito del programma INSPIRE (infrastruttura dell'informazione spaziale in Europa) e in collegamento con le iniziative GEO<sup>33</sup> e GMES<sup>34</sup>.

La Commissione realizzerà un ulteriore audit urbanistico nel 2006 e pubblicherà, nello stesso anno, una relazione, basata su indicatori relativi alle condizioni di vita in una serie di città europee e riguardanti aspetti economici, sociali e ambientali.

## **8. CONCLUSIONI**

Per creare aree urbane di alta qualità sono necessari un miglior coordinamento tra le diverse politiche e iniziative e una più stretta cooperazione tra i vari livelli amministrativi. Spetta agli Stati membri aiutare le autorità regionali e locali a migliorare l'efficienza ambientale delle rispettive città. Le misure di sostegno previste dalla presente strategia dovrebbero aiutare le autorità locali ed altri attori a definire le misure idonee per la loro situazione specifica e a trarre vantaggio dallo scambio di informazioni a livello comunitario. Esse potrebbero inoltre contribuire a promuovere buone pratiche per la gestione ambientale urbana al di fuori dell'UE (ad esempio in relazione all'iniziativa "Città verde" nell'ambito del programma delle Nazioni Unite per l'ambiente)<sup>35</sup>.

Gli Stati membri, le autorità locali e regionali ed altri soggetti interessati saranno invitati a comunicare i loro pareri sull'impatto delle misure contenute nella presente strategia sia a scadenze regolari sia nell'ambito di un ampio esercizio di consultazione nel 2009. Tali pareri, unitamente ai dati disponibili sulle prestazioni ambientali a livello urbano, saranno esaminati nel 2010 nel quadro del Sesto programma di azione in materia di ambiente; in tale occasione sarà esaminata la necessità di ulteriori interventi.

---

<sup>33</sup> Gruppo intergovernativo ad hoc per le osservazioni della Terra (*Group on Earth Observations - GEO*).

<sup>34</sup> COM(2004) 65.

<sup>35</sup> [www.wed2005.org](http://www.wed2005.org)

## ANNEX

### - Examples -

#### **Integrated environmental management - Copenhagen**

Under Danish law, the city of Copenhagen adopted a Local Agenda 21 strategy. Together with several other more specific strategies for different sectors (e.g. traffic, waste, CO<sub>2</sub>, risks) and Copenhagen's own environmental management system for the entire city (called 'Dogme 2000'), these constitute Copenhagen's integrated approach to the management of the city's environment.

The Local Agenda 21 Strategy is not yet fully implemented, but noticeable improvements are reported by the city authority in many environmental challenges including air quality, greenhouse gas emissions, energy use, ecological footprint, recycling and the number of buildings constructed using sustainable construction methods and techniques. The Copenhagen authority also believes that there has been an increase in the city's competitive advantage as a result, since the city can present its environmental policies and projects to companies interested in relocating there. Properties near to the now cleaner bathing water have seen their rental value rise. Work with ethnic minorities on developing solutions to environmental issues has led to greater social inclusion of these communities and better community relations with the city authority. The authority itself is more efficient at planning and managing the urban environment and the level of staff awareness of environmental issues is higher than before.

#### **Sustainable Urban Transport Planning - Nantes**

The 'Plan de déplacements urbains' (PDU) of the Nantes conurbation (24 municipalities and 569 000 inhabitants) was adopted in 2000 under French law.

The law set ambitious targets for controlling private car traffic demand (target: a reduction to 50% of all journeys by 2010 from 62% in 2002) and reducing its related emissions (noise, CO<sub>2</sub>, air pollutants) by developing efficient and clean collective transport systems, managing parking supply and fees, promoting intensive use of cycling and supporting development of travel plans by businesses and public institutions. To date, a 6-7% annual increase in demand for transport has been recorded.

The main actions implemented in the PDU are:

- \* complete renewal of the bus fleet (150 vehicles) with natural gas buses which will make it one of the cleanest urban bus fleets in Europe.
- \* funding dedicated extensions of the public transport network (tramway, bus, tram-bus and rail infrastructures) and increasing frequency, accessibility, coordination with other modes and operating hours.
- \* integrated public transport pricing and ticketing for all collective transport networks.
- \* voluntary development of travel plans in cooperation with the major employers of the conurbation (13 to date are signed).
- \* extension and improvement of the cycling network (300km to date) and development of

cycle hire services.

\* integrated parking policy favouring residents, short duration parking for visitors, supervision of parking areas, development of Park and Ride areas (2,500 parking places) close to major railway stations, parking spaces dedicated to bicycles.