



TESTI APPROVATI

Edizione provvisoria

P8_TA-PROV(2019)0186

Un'Europa che protegge: aria pulita per tutti

Risoluzione del Parlamento europeo del 13 marzo 2019 su un'Europa che protegge: aria pulita per tutti (2018/2792(RSP))

Il Parlamento europeo,

- visto l'articolo 37 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea,
- 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/CE¹,
- 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 Europa²,
- visti la direttiva (UE) 2018/844 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018 che modifica la direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia nonché la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica³ e i relativi requisiti per la creazione di un ambiente interno salubre,
- vista la sua raccomandazione del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico⁴,
- vista la sua risoluzione del 6 luglio 2017 sull'azione dell'UE a favore della sostenibilità⁵,
- vista la sua risoluzione del 14 dicembre 2017 su una strategia europea per una mobilità a basse emissioni⁶,

¹ GU L 344 del 17.12.2016, pag. 1.

² GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

³ GU L 156 del 19.6.2018, pag. 75.

⁴ GU C 298 del 23.8.2018, pag. 140.

⁵ GU C 334 del 19.9.2018, pag. 151.

⁶ GU C 369 del 11.10.2018, pag. 114.

- vista la sua risoluzione del 2 dicembre 2015 sulla mobilità urbana sostenibile¹,
 - vista la sua risoluzione del 17 aprile 2018 sull'attuazione del 7° programma d'azione per l'ambiente²,
 - vista la relazione 2017 dell'Agenzia europea dell'ambiente sulla qualità dell'aria in Europa,
 - vista la relazione speciale della Corte dei conti europea intitolata "Inquinamento atmosferico: la nostra salute non è ancora sufficientemente protetta"³, pubblicata l'11 settembre 2018,
 - visto l'aggiornamento del 2018 della banca dati dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) relativa alla qualità dell'aria ambiente nel mondo,
 - visti gli orientamenti dell'OMS in materia di qualità dell'aria in ambienti confinati,
 - visto il suo studio del settembre 2018 intitolato "Air Quality and urban traffic in the EU: best practices and possible solutions" (Qualità dell'aria e traffico urbano nell'UE: migliori pratiche e possibili soluzioni)⁴,
 - vista la sentenza del Tribunale dell'Unione europea del 13 dicembre 2018 nelle cause T-339/16 (Ville de Paris/Commissione), T-352/16 (Ville de Bruxelles/Commissione) e T-391/16 (Ayuntamiento de Madrid /Commissione),
 - visto il documento informativo della Corte dei conti europea del 7 febbraio 2019 sulla risposta dell'UE allo scandalo dieselgate⁵,
 - vista la proposta di risoluzione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare,
 - vista l'interrogazione alla Commissione su Un'Europa che protegge: aria pulita per tutti (O-000138/2018 – B8-0009/2019),
 - visti l'articolo 128, paragrafo 5, e l'articolo 123, paragrafo 2, del suo regolamento,
- A. considerando che i limiti legali di emissione dell'UE sono ancora superiori a quanto raccomandato dall'OMS e che l'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) stima che ogni anno nell'UE si registrano oltre 400 000 decessi prematuri imputabili all'inquinamento atmosferico; che il 98 % della popolazione urbana dell'UE è esposto a livelli di ozono superiori a quelli indicati negli orientamenti dell'OMS;
- B. considerando che la qualità dell'aria in Europa ha registrato un lento ma costante

¹ GU C 399 del 24.11.2017, pag. 10.

² Testi approvati, P8_TA(2018)0100.

³ Relazione speciale n. 23/2018 della Corte dei conti europea,
https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_IT.pdf

⁴ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL_STU\(2018\)604988_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/604988/IPOL_STU(2018)604988_EN.pdf)

⁵ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/BRP_Vehicle_emissions/BRP_Vehicle_emissions_IT.pdf

miglioramento negli ultimi decenni e che la legislazione europea è stata il principale motore di questo sviluppo positivo;

- C. considerando che le stime più recenti dell'AEA relative agli impatti sulla salute attribuibili all'esposizione all'inquinamento atmosferico indicano che le concentrazioni di particolato 2.5 (PM_{2.5}) nel 2014 sono state responsabili di circa 399 000 decessi prematuri causati dall'esposizione a lungo termine nell'UE-28; che nell'UE l'impatto stimato dell'esposizione alle concentrazioni di NO₂ e O₃ nel 2014 era rispettivamente di circa 75 000 e 13 600 decessi prematuri all'anno;
- D. considerando che la cattiva qualità dell'aria incide pesantemente sulla salute, soprattutto di categorie vulnerabili quali donne in stato di gravidanza, bambini e anziani;
- E. considerando che circa il 90 % degli europei che vivono nelle città sono esposti a livelli di inquinamento atmosferico ritenuti dannosi per la salute umana;
- F. considerando che il traffico stradale è responsabile di circa il 40 % delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x) nell'UE e che circa l'80 % delle emissioni totali di NO_x prodotte dal traffico è generato da veicoli a motore diesel; che le emissioni prodotte dalle autovetture a motore diesel che hanno superato i limiti di inquinamento stradale dell'UE sono state responsabili della morte prematura di 6 800 europei nel 2015;
- G. considerando che le conseguenze economiche dell'impatto sulla salute di una cattiva qualità dell'aria sono stimate in una perdita di PIL dell'UE che va dal 3 al 9 %;
- H. considerando che la mancata attuazione della legislazione sulla qualità dell'aria nelle aree urbane e l'incapacità di affrontare il problema dell'inquinamento dell'aria in ambienti confinati sono fonte di particolare preoccupazione e ostacolano il conseguimento dell'obiettivo prioritario 3 del 7° programma di azione per l'ambiente, che è quello di proteggere i cittadini dell'Unione da pressioni legate all'ambiente e da rischi per la salute e il benessere;
- I. considerando che gli attuali sistemi alimentari e agricoli sono responsabili di emissioni eccessive di ammoniaca, protossido di azoto e metano; che il 94 % delle emissioni di ammoniaca e il 40 % delle emissioni di metano provengono da attività agricole; che su scala globale l'allevamento intensivo produce più emissioni di gas serra dei trasporti;
- J. considerando che la scarsa qualità dell'aria rappresenta una sfida crescente nel contesto dello sviluppo sostenibile e che il contrasto all'inquinamento atmosferico è di fondamentale importanza per garantire l'attuazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite per il 2030 in Europa e al di fuori di essa;
- K. considerando che nel 2000 l'OMS ha adottato una serie di principi che stabiliscono il diritto all'aria salubre negli ambienti confinati, osservando che, in base ai principi del diritto umano alla salute, ogni individuo ha il diritto di respirare aria salubre negli ambienti interni;
- L. considerando che l'Unione dovrebbe adoperarsi per promuovere un'azione a livello mondiale per contenere l'inquinamento atmosferico;
- M. considerando che il nero di carbonio, un prodotto risultante dalla combustione incompleta del carbonio organico emesso dal traffico, dai combustibili fossili e dalla combustione e dall'industria della biomassa, è uno degli elementi costitutivi del

particolato fine e ha un effetto di riscaldamento globale;

Osservazioni generali

1. rileva che nel 2018 sei Stati membri sono stati deferiti alla Corte di giustizia dell'Unione europea per mancato rispetto delle norme UE in materia di qualità dell'aria; ricorda inoltre che al momento sono in corso 29 procedure di infrazione in 20 Stati membri per inosservanza dei valori limite dell'UE per la qualità dell'aria, che attualmente circa due terzi degli Stati membri non rispettano i valori limite di PM₁₀ e NO₂ e che uno su cinque supera il valore-obiettivo per il PM_{2.5};
2. esorta la Commissione ad agire senza indugio riguardo al PM_{2.5} proponendo l'introduzione di valori di conformità più rigorosi per tale particolato nella legislazione dell'UE sulla qualità dell'aria, come raccomandato dall'OMS;
3. esorta la Commissione e gli Stati membri a valutare e rivedere le politiche in materia di qualità dell'aria solo sulla base di prove scientifiche solide, aggiornate, indipendenti e sottoposte a valutazione inter pares;
4. esorta gli Stati membri a dare priorità all'attuazione di azioni e politiche coordinate a tutti i livelli e in tutti i settori mirate a migliorare la qualità dell'aria nelle città e nelle aree urbane, al fine di raggiungere gli obiettivi dell'UE in materia di qualità dell'aria, tenendo conto dell'impatto degli inquinanti sul clima e sugli ecosistemi; ricorda che l'inquinamento atmosferico e le malattie e i decessi ad esso associati comportano notevoli costi sociali e sanitari e rappresentano un onere significativo per i bilanci pubblici in tutta l'Unione; esorta gli Stati membri a garantire che le misure volte a migliorare la qualità dell'aria nelle aree urbane non abbiano un impatto negativo sulla qualità dell'aria nelle zone circostanti, quali aree suburbane e agglomerati più ampi;
5. sottolinea ancora una volta che l'inquinamento atmosferico ha una dimensione locale, regionale, nazionale e transfrontaliera e richiede interventi a tutti i livelli di governance; chiede pertanto un rafforzamento dell'approccio di governance multilivello, in cui tutti gli attori si assumano la responsabilità delle misure che possono e che dovrebbero essere adottate al loro rispettivo livello; ritiene, analogamente, che l'elaborazione delle politiche in seno alla Commissione dovrebbe essere più concertata, con la partecipazione di tutte le direzioni generali interessate; deplora che gli obiettivi della DG Ambiente, pur essendo quest'ultima competente in materia di inquinamento atmosferico, siano spesso indeboliti dalle politiche e dagli interessi provenienti da altri dipartimenti;
6. invita le autorità competenti degli Stati membri ad adottare un approccio globale e onnicomprensivo nei confronti dell'inquinamento atmosferico, compreso l'inquinamento atmosferico in ambiente confinato, tenendo conto dei vari settori coinvolti e interessati, quali i sistemi agricoli e di produzione alimentare, la conservazione della natura, il cambiamento climatico, l'efficienza energetica, la mobilità e la pianificazione urbana, e a dare priorità agli approcci di mitigazione dell'inquinamento che presentano benefici complementari in altri settori; esorta le autorità competenti a sviluppare piani d'azione per un'aria pulita articolati in misure credibili, che affrontino tutte le fonti di inquinamento atmosferico e tutti i settori dell'economia; incoraggia le città e le autorità competenti a iniziare a lavorare a tutti i livelli su un patto per un'aria pulita per tutti;
7. sostiene il proseguimento dei cosiddetti dialoghi sull'aria pulita tra la Commissione e gli

Stati membri, che dovrebbero affrontare tutti i divari di attuazione sulla base di un approccio olistico;

8. ritiene che i piani per la qualità dell'aria per le zone e gli agglomerati in cui la qualità dell'aria è scarsa a causa di livelli di inquinanti persistentemente superiori ai valori limite fissati a livello di UE dovrebbero eliminare quanto prima i superamenti, come prescritto per legge dalla direttiva 2008/50/CE e chiaramente confermato dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea^{1,2};
9. sottolinea la necessità di un approccio olistico all'inquinamento dell'aria nelle città europee, che tenga conto delle diverse fonti di inquinamento atmosferico; invita la Commissione a procedere a un ambizioso aggiornamento della direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente, adeguandosi agli ultimi valori limite e obiettivi dell'OMS per PM, SO₂ e O₃ e fissando un valore a breve termine per il PM_{2,5}, a proporre misure efficaci che consentano agli Stati membri di conformarsi alla direttiva 2008/50/CE, a dare priorità alla valutazione delle misure adottate dagli Stati membri al fine di migliorare la qualità dell'aria nell'ambito delle procedure di infrazione, e a intensificare gli sforzi per verificare la conformità a livello nazionale, compresi gli standard relativi alla procedura di prova delle emissioni misurate in condizioni di guida reali (RDE) ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione relativo all'omologazione dei veicoli³;
10. deplora il meccanismo di flessibilità introdotto dall'articolo 5 della direttiva (UE) 2016/2284; 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 impreviste in determinati settori prima di chiedere un adeguamento degli inventari di emissione;
11. si rammarica del fatto che i criteri per individuare i punti di campionamento per misurare gli inquinanti secondo la direttiva 2008/50/CE lascino agli Stati membri un certo margine di manovra, rischiando così di non raggiungere l'obiettivo della rappresentatività; invita la Commissione ad analizzare in che modo questo margine di manovra influisca sulla comparabilità dei campioni e le sue conseguenze dirette;
12. invita la Commissione a tenere conto, nelle politiche e nei programmi di cooperazione con i paesi terzi alle frontiere esterne, dell'inquinamento atmosferico transfrontaliero proveniente da tali paesi e del fatto che le politiche e i programmi di cooperazione dell'UE con tali paesi possono avere un impatto sul miglioramento della qualità dell'aria, e a incentrare i propri programmi di assistenza in via prioritaria sull'eliminazione delle cause di tale inquinamento;
13. sottolinea che, secondo l'OMS, una cattiva qualità dell'aria incide sui fattori sociali e

¹ Sentenza del 5 aprile 2017, *Commissione/Bulgaria*, C-488/15, ECLI:EU:C:2017:267.

² Sentenza del 22 febbraio 2018, *Commissione/Polonia*, C-336/16, ECLI:EU:C:2018:94.

³ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione del 1° giugno 2017 che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

ambientali che determinano la salute, come l'acqua potabile e la disponibilità di cibo sufficiente;

14. ricorda il nesso tra inquinamento atmosferico e disuguaglianza, poiché l'esposizione è generalmente più elevata per i segmenti più vulnerabili della società; incoraggia gli Stati membri a compiere sforzi per prevenire l'accumulo di svantaggi ambientali, sociodemografici ed economici, anche adottando misure per limitare l'inquinamento nei punti critici di vulnerabilità che comprendono le strutture sanitarie, educative e sociali, nonché i centri urbani e le città;
15. esprime preoccupazione per il crescente numero di prove scientifiche sull'impatto dell'inquinamento atmosferico legato al traffico sullo sviluppo e le prestazioni cognitive nei bambini e in altri segmenti della popolazione;
16. ricorda che l'applicazione uniforme e l'aggiornamento delle migliori tecniche disponibili per contenere l'emissione nell'aria di inquinanti atmosferici rivestono un'importanza fondamentale per garantire il mantenimento di un adeguato livello di protezione ambientale in tutta l'UE;
17. sottolinea l'importanza di garantire un livello elevato e uniforme di protezione dei consumatori nel mercato unico in relazione a qualsiasi futuro scandalo in materia di emissioni e invita i colegislatori a sviluppare procedure di ricorso collettivo sulla base del "New Deal per i consumatori" proposto dalla Commissione nell'aprile 2018;

Trasporti

18. ricorda che la riduzione dell'inquinamento atmosferico e la riduzione delle emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti rappresentano una duplice sfida nelle aree urbane, che le automobili, i furgoni e gli autobus a zero e a basse emissioni sono essenziali per garantire una mobilità pulita, efficiente sotto il profilo energetico e a prezzi accessibili a tutti i cittadini e che accelerare lo sviluppo di un mercato di massa per questi veicoli aumentando la loro offerta nell'Unione è fondamentale per abbassare i prezzi a vantaggio dei consumatori, dei gestori di parchi veicoli, delle autorità responsabili degli appalti pubblici e della società europea nel suo complesso;
19. sottolinea che è fondamentale incentivare il mercato dei veicoli elettrici e fornire agli Stati membri raccomandazioni di orientamento per incoraggiarli ad attuare incentivi fiscali per i veicoli a emissioni zero e a basse emissioni; 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 (direttiva EPBD)¹, e la competitività dei veicoli elettrici sono essenziali per aumentarne l'accettazione da parte dei consumatori; sottolinea l'importanza di garantire che l'elettricità generata per i veicoli elettrici provenga da fonti energetiche sostenibili; chiede al riguardo un'iniziativa europea a lungo termine sulle batterie di prossima generazione;
20. ricorda i risultati positivi segnalati delle varie misure attuate negli Stati membri per ridurre l'accesso delle autovetture private ai centri urbani e investire nel trasporto pubblico e facilitare l'accesso ad altre forme di trasporto come le biciclette;

¹ 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).

21. sottolinea che la promozione di modi di trasporto attivi, come gli spostamenti in bicicletta e a piedi, è di fondamentale importanza per migliorare la qualità dell'aria riducendo la forte dipendenza dalle autovetture nelle città e nelle aree urbane; ritiene che i modi di trasporto attivi debbano pertanto essere sostenuti da un'infrastruttura ampia e di alta qualità, completata da un trasporto pubblico affidabile a livello cittadino e regionale e incoraggiata dalla pianificazione territoriale;
22. precisa inoltre che, poiché i tragitti quotidiani avvengono in genere su distanze molto brevi, è essenziale disporre di infrastrutture destinate a valorizzare la mobilità dolce (spostamenti a piedi, in bicicletta ecc.) al fine di offrire ai cittadini un'alternativa al trasporto su strada;
23. ricorda che per ridurre l'inquinamento atmosferico è fondamentale incentivare i camion a basse emissioni e a zero emissioni e stimolarne il mercato e l'utilizzo;
24. sottolinea ancora una volta l'importanza dei piani di mobilità urbana sostenibile (PMUS) a lungo termine e incoraggia gli Stati membri a elaborare PMUS che diano priorità ai modi di trasporto pubblico a emissioni zero e a basse emissioni, al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, le emissioni di gas a effetto serra e il consumo energetico; è favorevole alla creazione di zone a traffico limitato e di piattaforme intermodali in cui sia privilegiato l'utilizzo dei mezzi pubblici; sottolinea la necessità di informazioni chiare e facilmente accessibili sui regimi di regolamentazione dell'accesso urbano e regionale dei veicoli e invita la Commissione a sostenere lo sviluppo di uno strumento europeo di informazione digitale;
25. invita la Commissione a rafforzare la cooperazione multilivello in corso con gli Stati membri e le città europee nel contesto dell'agenda urbana per l'UE, per completarne il piano d'azione per la mobilità urbana 2018¹, che dovrebbe identificare chiaramente soluzioni per affrontare l'inquinamento atmosferico a livello comunale e continuare a sostenere l'Osservatorio sulla mobilità urbana (ELTIS)², che diffonde informazioni utili su opportunità di finanziamento, casi di studio e migliori pratiche per migliorare la qualità dell'aria attraverso l'adozione di soluzioni di mobilità urbana migliori;
26. sostiene un maggiore utilizzo delle tecnologie digitali nell'attuazione del principio "chi inquina paga", come il telepedaggio e la biglietteria elettronica (e-ticketing) basati sulle prestazioni ambientali dei veicoli; sottolinea che è opportuno che un quadro armonizzato per i sistemi di pedaggio tenga conto sia dei gas a effetto serra che delle emissioni inquinanti in relazione alle prestazioni ambientali, al fine di inviare segnali chiari ed equilibrati per lo sviluppo di nuovi veicoli; evidenzia tuttavia che tali norme devono essere chiare e trasparenti per gli utenti della strada; sottolinea gli effetti benefici per l'ambiente e la sicurezza delle soluzioni di mobilità connessa e trasporto automatizzato nelle zone urbane, quali l'ottimizzazione dei flussi di traffico e la riduzione del traffico generato dalle autovetture in cerca di un parcheggio; invita pertanto la Commissione e gli Stati membri a sostenere le città nell'adozione delle tecnologie necessarie;
27. sottolinea che gli appalti pubblici verdi attraverso l'acquisto, da parte delle autorità pubbliche, di veicoli a basse e a zero emissioni per il proprio parco veicoli o per programmi di car sharing a partecipazione (semi-)pubblica sono un elemento chiave per

¹ https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/pum_draft_action_plan.pdf

² <http://www.eltis.org>

la decarbonizzazione del trasporto stradale e per il miglioramento della qualità dell'aria in tutta l'Europa;

28. si compiace degli impegni assunti da varie città europee per la bonifica delle loro flotte di trasporto pubblico, fissando requisiti per l'aggiudicazione di appalti pubblici di autobus elettrici, e invita più città a seguire l'esempio di alcuni membri europei¹ della rete di città C40 che hanno firmato la dichiarazione sulle strade libere dai combustibili fossili², impegnandosi ad acquistare esclusivamente bus elettrici a partire dal 2025 e a garantire la creazione di importanti aree urbane a zero emissioni entro il 2030;
29. sottolinea che le discrepanze tra i dati ufficiali delle emissioni registrati in sede di omologazione e il reale livello mondiale delle emissioni di NO_x provenienti dalle autovetture Euro 3-6 sono la causa principale dei ritardi nel miglioramento della qualità dell'aria nelle città e nelle aree urbane, compromettendo gravemente i sistemi e le misure locali volti a limitare i veicoli più inquinanti;
30. osserva che esiste attualmente la tecnologia che consente di rispettare le norme Euro 6 in materia di NO_x per i veicoli diesel, anche per quanto riguarda le condizioni reali di guida e senza che ciò abbia un impatto negativo sulle emissioni di CO₂;
31. invita gli Stati membri e le case automobilistiche a coordinare gli ammodernamenti obbligatori dell'hardware, compreso quello per la riduzione catalitica selettiva (SCR), per i veicoli diesel non conformi al fine di limitare le emissioni di biossido di azoto (NO₂) e ripulire il parco auto esistente, evitando così i divieti di circolazione dei veicoli diesel; ritiene che il costo di tali adeguamenti debba essere sostenuto dal costruttore automobilistico responsabile;
32. invita la Commissione a continuare a ridurre le emissioni di NO_x del parco auto dell'UE rivedendo il fattore di conformità, come previsto dal secondo pacchetto sulle emissioni reali di guida (RDE), a cadenza annuale e in linea con gli sviluppi tecnologici, in modo da ridurlo a 1 quanto prima possibile e al più tardi entro il 2021;
33. invita la Commissione ad avvalersi dei propri poteri delegati di cui alla direttiva 2014/45/UE relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi³ per aggiornare la procedura di prova in modo che tutti gli Stati membri debbano verificare che le automobili in servizio siano conformi alle norme sulle emissioni di NO_x durante le ispezioni tecniche periodiche;
34. invita la Commissione a proporre una norma post-Euro 6 per le automobili che sia neutrale in termini di carburante, tecnologia e attuazione e si allinei, come minimo, alle norme in materia di NO_x vigenti in California/negli Stati Uniti (norme Tier 3 e LEV III) e ai requisiti di conformità e durabilità in servizio;
35. invita la Commissione a proseguire la sua opera di miglioramento delle prestazioni del sistema portatile di misura delle emissioni (PEMS) onde migliorarne la precisione e ridurre il margine di errore; ritiene che, per quanto concerne il particolato, la tecnologia

¹ Parigi, Londra, Barcellona, Heidelberg, Milano, Roma, Rotterdam, Varsavia, Birmingham, Oxford e Manchester (alla data dell'8 ottobre 2018).

² https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other_uploads/images/1579_3_FFFS_declaration_FINAL.original.pdf?1535129747

³ GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51.

PEMS debba essere in grado di rilevare particelle di dimensioni inferiori a 23 nanometri, che sono le particelle più pericolose per la salute pubblica;

36. condanna fermamente gli esperimenti commissionati dal Gruppo europeo di ricerca sull'ambiente e la salute nel settore dei trasporti (EUGT) e condotti tra il 2014 e il 2015 su esseri umani e scimmie nel tentativo di dimostrare che i gas di scarico dei motori diesel dei nuovi veicoli non rappresentano una minaccia per la salute;
37. chiede alla Commissione e agli Stati membri di assicurare che esperimenti di questo tipo, che sono riprovevoli da un punto di vista etico e ingiustificabili sotto ogni aspetto, non si ripetano mai più sul territorio dell'Unione;
38. invita la Commissione a vagliare l'introduzione di norme per affrontare la questione delle emissioni non di scarico dei veicoli;
39. invita la Commissione ad affrontare la questione delle emissioni prodotte dai macchinari da cantiere al di là del regolamento relativo alle macchine mobili non stradali¹, effettuando una valutazione d'impatto sul potenziale che le macchine per l'edilizia a emissioni zero racchiudono per la riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico e, inoltre, la loro eventuale inclusione nelle future revisioni della pertinente normativa dell'UE;
40. ritiene che le zone di controllo delle emissioni (ECA) possano contribuire a migliorare la qualità dell'aria nelle città costiere e nelle città colpite da elevati livelli di inquinamento da ossidi di zolfo e di azoto provenienti dalla navigazione; incoraggia pertanto gli Stati membri interessati a impegnarsi nel contesto dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) al fine di promuovere l'attuazione delle zone di controllo delle emissioni nelle acque dell'UE e invita la Commissione a sostenere qualsiasi sforzo in tal senso;

Agricoltura

41. riconosce che gli attuali sistemi alimentari e agricoli sono responsabili di emissioni eccessive di ammoniaca (NH₃), protossido di azoto (N₂O) e metano(CH₄) e che il 94 % delle emissioni di ammoniaca e il 40 % delle emissioni di metano provengono da attività agricole;
42. sottolinea che l'agricoltura è la terza fonte più importante di emissioni primarie di PM₁₀ nell'UE, come evidenziato dall'Agenzia europea dell'ambiente;
43. ricorda quanto riscontrato dall'Agenzia europea dell'ambiente, che nel 2017 ha affermato che le emissioni di NH₃ (ammoniaca) provenienti dall'agricoltura contribuiscono agli episodi di elevate concentrazioni di particolato (PM) sperimentate in tutta Europa ogni primavera, concludendo che le emissioni di NH₃ contribuiscono a impatti negativi sulla salute sia a breve che a lungo termine;
44. 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

¹ Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53).

precursore fondamentale del particolato; invita la Commissione e gli Stati membri a sfruttare la riforma della politica agricola comune dell'UE (PAC) come un'opportunità per combattere l'inquinamento atmosferico proveniente dal settore agricolo;

45. sottolinea che esistono misure tecniche per limitare le emissioni di ammoniaca, ma finora sono state utilizzate solo da pochi Stati membri; ricorda che tali misure comprendono: gestione dell'azoto, tenendo conto dell'intero ciclo dell'azoto; strategie di alimentazione del bestiame per ridurre l'escrezione di azoto da bovini, suini e pollame; applicazione sul terreno di effluenti di allevamento e fertilizzanti a basse emissioni; sistemi di stoccaggio degli effluenti di allevamento a basse emissioni; sistemi di trattamento e compostaggio degli effluenti di allevamento a basse emissioni; sistemi di stabulazione a basse emissioni; approcci a emissioni ridotte per l'applicazione di fertilizzanti minerali;
46. invita i colegislatori a includere nella futura PAC misure volte a consentire agli agricoltori di ridurre le emissioni complessive di inquinanti atmosferici del settore agricolo a beneficio di tutti i cittadini dell'Unione;
47. sottolinea che aumentano sempre più le prove scientifiche degli effetti dannosi sulla salute e sull'ambiente dell'allevamento intensivo di bestiame, sia in Europa che a livello mondiale;
48. ricorda che le emissioni di metano provenienti dall'agricoltura sono un importante precursore dell'ozono troposferico, che ha effetti negativi sulla salute umana, e che il 98 % della popolazione urbana dell'UE è esposta a livelli di ozono superiori alle linee guida dell'OMS;
49. 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;
50. evidenzia le diverse modalità economicamente efficaci di affrontare le emissioni di metano senza incidere sul consumo di carne e latte; ritiene che la gestione degli effluenti di allevamento offra un potenziale di riduzione delle emissioni, attraverso l'adozione di misure semplici ed efficaci sotto il profilo dei costi, dallo stoccaggio alle tecniche di spargimento; ritiene inoltre che una modifica delle strategie di alimentazione (ad esempio l'aggiunta di elementi leguminosi come erba medica e lino) ridurrebbe in modo significativo le emissioni enteriche di metano; ricorda che il materiale che rimane dopo la digestione anaerobica, in cui il materiale di scarto organico è decomposto da microrganismi e convertito in biogas, è ricco di sostanze nutritive e può essere utilizzato come fertilizzante naturale;
51. sottolinea che i costi per il controllo dell'inquinamento atmosferico in Europa sono notevolmente inferiori nel settore agricolo rispetto ad altri settori in cui sono già stati attuati controlli delle emissioni più rigorosi;
52. ritiene che i futuri finanziamenti della PAC debbano essere collegati a misure obbligatorie per la riduzione dell'inquinamento atmosferico;

Energia

53. ricorda che il settore della produzione e della distribuzione dell'energia è responsabile di oltre la metà delle emissioni di ossidi di zolfo (SO_x) e di un quinto delle emissioni di

ossidi di azoto (NO_x) nei 33 paesi membri dell'Agenzia europea dell'ambiente;

54. sottolinea 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 provengono da centrali elettriche a carbone;
55. ricorda che il mercurio è una neurotossina pericolosa, dannosa per il sistema nervoso anche a livelli di esposizione relativamente bassi;
56. si compiace 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;
57. riconosce l'importante ruolo del teleriscaldamento nella riduzione delle emissioni e sottolinea che impianti di teleriscaldamento ben sviluppati sono uno dei fattori chiave che possono limitare l'inquinamento atmosferico; invita gli Stati privi di una rete di teleriscaldamento sviluppata a valutare i vantaggi della sua introduzione;
58. invita la Commissione e gli Stati membri a incoraggiare l'adozione di soluzioni di riscaldamento domestico efficienti e basate sulle energie rinnovabili al fine di contribuire a limitare il rilascio di inquinanti atmosferici dalle abitazioni in tutta l'Unione;

Inquinamento atmosferico in ambienti chiusi

59. sottolinea che le persone trascorrono quasi il 90 % del loro tempo in ambienti chiusi, dove l'aria può essere notevolmente più inquinata rispetto all'esterno;
60. ricorda che la scarsa qualità dell'aria negli ambienti chiusi è responsabile del 10 % delle malattie non trasmissibili a livello mondiale e che la scarsa qualità dell'aria negli uffici è anche legata al calo della produttività; esorta la Commissione a definire norme armonizzate per le prove per la misurazione delle emissioni negli ambienti interni;
61. ritiene che il rilascio obbligatorio di un certificato di qualità dell'aria interna debba applicarsi a tutti gli edifici nuovi e ristrutturati dell'Unione e debba tener conto degli indicatori di prestazione e dei metodi di prova esistenti, basati sulla norma EN 16798-1, nonché degli orientamenti dell'OMS in materia di qualità dell'aria negli ambienti chiusi;
62. esorta gli Stati membri e la Commissione ad adottare e attuare misure per combattere l'inquinamento atmosferico alla fonte, tenendo conto delle differenze tra le fonti di inquinamento dell'aria interna ed esterna;

Scienza, monitoraggio e ricerca sull'inquinamento atmosferico

63. riconosce la complessità e le incertezze inerenti alla scienza dell'inquinamento atmosferico e pertanto promuove il ricorso a diverse forme di conoscenza, compresa la scienza dei cittadini¹, nel monitoraggio della qualità dell'aria e nella valutazione delle politiche; sottolinea l'importanza di migliorare la sensibilizzazione e l'informazione dei cittadini, coinvolgendoli nelle questioni relative alla qualità dell'aria;

¹ http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/citizen_science_en.htm

64. invita la Commissione e gli Stati membri a sostenere la ricerca, lo sviluppo e la certificazione a livello UE di sistemi multisensore intelligenti innovativi per il monitoraggio della qualità dell'aria interna ed esterna; sottolinea che i sistemi intelligenti di monitoraggio della qualità dell'aria possono essere uno strumento valido per la scienza dei cittadini nonché di particolare utilità per le persone affette da asma e malattie cardiovascolari;
65. invita gli Stati membri a garantire misurazioni e controlli adeguati, rappresentativi, accurati e continui della qualità dell'aria; ricorda l'importanza dell'ubicazione delle stazioni utilizzate nei principali agglomerati urbani con problemi di qualità dell'aria, tenendo presente che un'ubicazione inadeguata non consente di monitorare in maniera adeguata i rischi per la salute pubblica;
66. invita gli Stati membri a istituire comitati indipendenti per la qualità dell'aria incaricati di effettuare analisi delle prestazioni in materia di qualità dell'aria e di valutare l'adeguatezza delle misure adottate; ritiene che tali analisi debbano essere prodotte a livello locale con cadenza mensile e debbano essere pubblicate;
67. ritiene siano necessarie ulteriori ricerche sugli effetti sulla salute provocati dal particolato di dimensioni minori, compreso il particolato PM₁ e ultrafine;

Considerazioni finanziarie

68. esorta gli Stati membri a eliminare qualsiasi incentivo o agevolazione fiscale o storno di bilancio che, direttamente o indirettamente, favorisca mezzi di trasporto ad alte emissioni, in linea con il principio della parità di condizioni di concorrenza;
 69. ricorda il principio dell'"uso delle entrate" per quanto riguarda la tariffazione stradale e chiede, se del caso, che una parte delle entrate derivanti dall'uso delle infrastrutture stradali sia destinata a misure a sostegno del miglioramento della qualità dell'aria nelle città;
 70. segnala la necessità di aiutare le regioni interessate dalla trasformazione energetica, con particolare riferimento a quelle minerarie, in quanto tali regioni tendono a essere povere e sono spesso caratterizzate da elevate concentrazioni di sostanze nocive nell'aria;
 71. chiede la graduale eliminazione delle sovvenzioni ai combustibili fossili;
 72. invita gli Stati membri ad aumentare i finanziamenti a favore della ricerca sull'impatto della qualità dell'aria sulla salute pubblica, sulla società e sull'economia, compresa una stima delle esternalità correlate, nonché per la ricerca su strategie di misurazione più complete, che riescano a catturare l'esposizione all'inquinamento atmosferico tenendo conto delle traiettorie spaziali e temporali dei singoli individui; invita la Commissione e gli Stati membri a fornire alle città e ai comuni strumenti sufficienti per combattere l'inquinamento atmosferico;
- o
- o o
73. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.