

Dictamen prospectivo del Comité de las Regiones — El futuro de la política de aire limpio de la UE en el marco de la ambición de reducir al máximo la contaminación

(2020/C 324/06)

Ponente:	János Ádám KARÁCSONY (HU/PPE) Concejal de Tahitótfalu
Documento de referencia:	Dictamen prospectivo

RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES

Observaciones preliminares

1. acoge con satisfacción el Pacto Verde Europeo ⁽¹⁾ propuesto por la nueva Comisión Europea, la ambición de reducir al máximo la contaminación para lograr un entorno sin sustancias tóxicas (una de las tres prioridades anunciadas por el nuevo comisario de Medio Ambiente) y, sobre todo, el plan de acción de contaminación cero para el aire, el agua y el suelo que se adoptará en 2021;
2. observa el creciente apoyo público en la UE a la adopción de medidas ambiciosas destinadas a mejorar la calidad del aire, según datos de la encuesta especial de Eurobarómetro de 2019 sobre las actitudes frente a la calidad del aire. La creciente preocupación por la contaminación atmosférica en un contexto de intensa movilización de los jóvenes por el medio ambiente es el punto de partida para la adopción de medidas ambiciosas en este ámbito;
3. señala que la contaminación atmosférica sigue siendo el mayor riesgo medioambiental para la salud en la UE y es causante de aproximadamente 500 000 muertes prematuras (diez veces la cifra de accidentes de tráfico) todos los años; La contaminación atmosférica se asocia a las enfermedades respiratorias y cardiovasculares, los accidentes cerebrovasculares y el cáncer. También tiene repercusiones negativas en el clima, los ecosistemas, el entorno construido (incluido el patrimonio cultural) y la economía;
4. señala la importancia de incorporar a las futuras políticas las lecciones de la pandemia de COVID-19. Por una parte, puede que exista una correlación entre la contaminación atmosférica y la gravedad de las consecuencias de la infección por el virus de la COVID-19 ⁽²⁾; por lo tanto, la lucha contra la contaminación atmosférica debe figurar entre las prioridades del plan de recuperación de la UE. Por otra parte, la reducción significativa del tráfico, de la producción industrial y de otras actividades durante el toque de queda se ha traducido en una reducción considerable de la contaminación atmosférica, así como del ruido. Los ciudadanos podrán percibir más claramente que un entorno más sano, menos tráfico, más espacios públicos al aire libre y soluciones basadas en la naturaleza son esenciales para su bienestar. Esta oportunidad histórica de construir algo mejor recaba un fuerte apoyo;
5. observa que la calidad del aire en Europa ha seguido mejorando gradualmente en los últimos años, pero que muchos Estados miembros no cumplen las normas actuales y más de la mitad de ellos son actualmente objeto de procedimientos de infracción. Observa también que los niveles de partículas finas (PM_{2,5}), una de las formas más peligrosas de contaminación atmosférica para el aparato respiratorio humano, no se han reducido de forma significativa en Europa;
6. expresa su reconocimiento por la labor que están realizando los Estados miembros, las instituciones europeas y las organizaciones internacionales para evaluar y abordar la contaminación atmosférica ⁽³⁾;

⁽¹⁾ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_es.

⁽²⁾ Según el estudio, recientemente publicado, de «Evaluación de los niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) como factor agravante de la tasa de mortalidad por coronavirus (COVID-19)», el 78 % de los 4 443 fallecimientos acaeció en cuatro regiones del norte de Italia y en una española, en torno a Madrid. Estas cinco regiones presentaban la peor combinación de niveles de NO₂ y condiciones de circulación del aire que impidieron la dispersión de la contaminación atmosférica.

⁽³⁾ La Comisión Europea ha seguido desarrollando e aplicando el marco general de la política de aire limpio de la UE: la Directiva sobre techos nacionales de emisión, que sustituye a la Directiva sobre límites máximos nacionales de emisión, introdujo requisitos de reducción de las emisiones para el período 2020-2029 y a partir de 2030; el Foro «Aire Puro» ha resultado un éxito para debatir la calidad del aire y se han publicado las conclusiones del control de adecuación de las Directivas sobre la calidad del aire ambiente. El Consejo de la UE ha adoptado recientemente conclusiones sobre la mejora de la calidad del aire. El Tribunal de Cuentas Europeo ha publicado un informe especial sobre «Contaminación atmosférica: nuestra salud no tiene todavía la suficiente protección» y la Organización Mundial de la Salud (OMS) está revisando actualmente sus directrices de calidad del aire con vistas a la posible publicación de nuevas directrices en 2021.

7. reitera su llamamiento en favor de un enfoque integrado, una política europea ambiciosa de reducción en la fuente y una vinculación de las políticas en materia de inmisiones y de emisiones, tanto respecto de los objetivos como de los calendarios⁽⁴⁾. insta a que se tengan en cuenta las conclusiones de la consulta del CDR a los centros regionales⁽⁵⁾ que analizó la aplicación de las Directivas de la UE sobre la calidad del aire ambiente (CAA) y sobre techos nacionales de emisión, así como las recomendaciones de su Dictamen titulado *Hacia un octavo Programa de Acción en materia de Medio Ambiente (PMA)*⁽⁶⁾;

8. recuerda la responsabilidad particular que incumbe a los entes locales y regionales en este ámbito ante las generaciones futuras, así como ante los ciudadanos de hoy, en especial los grupos más vulnerables, y, basándose en la experiencia adquirida durante la crisis de la COVID-19, está convencido de que este cambio es posible. Formula por ello las siguientes recomendaciones;

Posibles nuevas iniciativas

Medidas legislativas

9. toma nota de la conclusión del control de adecuación de que, si bien las Directivas sobre la calidad del aire ambiente han sido eficaces en parte para mejorar la calidad del aire, aún hay margen para otras mejoras. El CDR recomienda que, durante esta revisión, se considere la posibilidad de incluir las partículas ultrafinas y el carbón vegetal, ambos con graves efectos perjudiciales para la salud, siguiendo las recomendaciones de la OMS. En relación también con los efectos sobre la salud, la atención debe dejar de centrarse en la evaluación de la calidad del aire y pasar a centrarse en la medición de la exposición de las personas a la contaminación atmosférica; aguarda con interés las propuestas legislativas pertinentes a su debido tiempo y contribuirá a estos procedimientos, siempre que resulte oportuno, con sugerencias desde el punto de vista local y regional;

10. conviene en que las normas vigentes en materia de seguimiento constituyen una buena base para obtener datos de medición de la calidad del aire comparables y fiables. No obstante, es preciso lograr una mayor armonización de los sistemas de seguimiento elegidos por los Estados miembros. El CDR recomienda implicar en mayor medida a los entes locales y regionales a la hora de elegir las ubicaciones específicas para las mediciones;

11. observa, como ha señalado el Tribunal de Cuentas Europeo, que las normas de calidad del aire de la UE datan de hace casi veinte años y que algunas de ellas son mucho más laxas que las directrices de la OMS y el nivel recomendado por los datos científicos más recientes sobre los efectos en la salud humana;

12. apoya el anuncio de la Comisión Europea de proponer una mayor armonización de las normas de calidad del aire con las directrices de la OMS, que se están revisando actualmente, pero señala a su atención las siguientes consideraciones. Habida cuenta del elevado número de Estados miembros que no cumplen las normas actuales, resulta apropiado prever mayor asistencia para su aplicación cuando sea necesario así como calendarios de cumplimiento apropiados y sujetos a estrecha vigilancia. El CDR considera particularmente eficaz el planteamiento de las normas sobre las emisiones y recomienda, por tanto, prestar más atención a su endurecimiento; al mismo tiempo, el CDR acoge con satisfacción que algunos Estados miembros, las regiones o las ciudades pueden aplicar y ya aplican valores límite más estrictos por iniciativa propia si así lo desean;

13. destaca la necesidad de centrarse en mayor medida en la regulación de las emisiones como forma más apropiada de lograr un aire limpio mediante la reducción de las emisiones en la fuente (prevención de la contaminación). Aunque la Directiva sobre techos nacionales de emisión fija compromisos de reducción ambiciosos para los Estados miembros, también se necesitan Reglamentos sectoriales a escala de la UE. La legislación de la UE puede garantizar una mayor igualdad de condiciones, dado que unos requisitos de reducción de emisiones locales más rigurosos pueden tener repercusiones económicas adversas. La legislación de la UE también debe evitar que la contaminación se traslade a otro lugar, por ejemplo, entre ciudades, países o continentes vecinos o al exportar a Europa oriental, África u otras zonas del mundo, coches diésel desde ciudades de Europa occidental donde su uso está prohibido. Debe prestarse más atención a algunos ámbitos que no se han regulado recientemente, entre ellos, la navegación (fluvial), las emisiones distintas a las del tubo de escape procedentes del transporte por carretera (desgaste del freno y de los neumáticos), los generadores diésel (energía urbana), la aviación o las pequeñas plantas de combustión (<1 MW_{th}), como las estufas y calderas residenciales de leña y carbón. Debe otorgarse especial atención a las condiciones reales de uso y conducción;

⁽⁴⁾ **Paquete «Aire limpio» para Europa** <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/OpinionTimeline.aspx?opIdMR-1217-2014>

⁽⁵⁾ <https://cor.europa.eu/en/news/Pages/consultation-air-quality.aspx>.

⁽⁶⁾ DO C 168 de 16.5.2019, p. 27.

Financiación

14. señala que existe una falta general de financiación de la UE especialmente destinada a medidas en materia de calidad del aire, para elaborar y aplicar planes de seguimiento en tiempo real de la calidad del aire y para mejorar la calidad del aire en general. El procedimiento para obtener financiación también se considera difícil y por ello debe simplificarse considerablemente para garantizar el éxito de las solicitudes de financiación. La captación de recursos financieros para estos fondos debe basarse en el principio de que quien contamina paga;

15. observa que la contaminación por partículas más grave afecta en particular a las grandes aglomeraciones urbanas, a las regiones altamente industrializadas y a las zonas más pobres de la UE, que también se enfrentan a la pobreza energética en muchos casos. Por lo tanto, las transiciones sectoriales (agricultura, transportes, industria y energía) y la contaminación atmosférica deben abordarse de forma integrada, aplicando un enfoque adaptado a cada caso. La financiación es clave, puesto que el éxito de la aplicación de programas de calidad del aire depende en buena medida de los recursos financieros. Además, algunas regiones padecen no solo condiciones socioeconómicas desfavorables, sino también situaciones climáticas o geográficas adversas, por lo que necesitan apoyo adicional para combatir la contaminación atmosférica;

16. pone de relieve los retos de la transición hacia la sostenibilidad, incluida la mejora de la calidad del aire, para las comunidades locales y regionales. El CDR acoge con satisfacción la Comunicación de la Comisión titulada *El presupuesto de la UE: motor del plan de recuperación para Europa* y pide a la Comisión Europea que simplifique y aumente el acceso a las oportunidades de financiación de la UE, en particular el FEDER, LIFE y el Feader, además del Fondo de Transición Justa, como medio para lograr objetivos más amplios en beneficio también de la calidad del aire, especialmente aquellas incluidas en los planes de calidad del aire en el marco de las Directivas sobre la calidad del aire ambiente. En este contexto, es fundamental garantizar la coherencia entre los proyectos financiados por la UE y las políticas de las autoridades nacionales, regionales y locales, con el objetivo de maximizar sus impactos. Por lo tanto, pide a los Estados miembros, así como a la Comisión Europea, que promuevan una estrecha cooperación con el nivel local y regional a la hora de desarrollar estrategias, políticas y programas adecuados;

17. pide que se introduzcan incentivos o un reconocimiento para los entes locales y regionales que obtengan buenos resultados;

Mejora de la aplicación

Gobernanza multinivel, cooperación, aplicación y cumplimiento

18. observa que en el control de adecuación se señalan problemas relacionados con la aplicación, y se subraya que los planes de calidad del aire deficientes y la falta de compromiso por parte de los Estados miembros para adoptar medidas apropiadas se han traducido en importantes demoras en el cumplimiento de las normas de calidad del aire; señala que una de las principales razones de la limitada eficacia de los planes de calidad del aire han sido también los límites anteriores de emisiones de los vehículos de la UE, que no correspondían a las condiciones reales de conducción;

19. constata que la contaminación atmosférica tiene diferentes fuentes: natural, transfronteriza, nacional, regional y local (también a nivel de calle). Para hacer frente a la contaminación atmosférica, deben disminuir las emisiones a todos los niveles para que cada nivel asuma su parte de responsabilidad. Una mejora eficaz exigirá una cooperación y comunicación estrechas y más eficientes entre los distintos niveles de gobierno. Las autoridades regionales pueden asumir un papel coordinador entre los niveles local y nacional, y deben recopilarse y difundirse buenas prácticas. La cooperación debe ampliarse para incluir a las empresas, a los organismos científicos y a otras partes interesadas, además del público en general;

20. señala que ya están disponibles herramientas específicas, como la herramienta entre pares de TAIEX (TAIEX-EIR Peer-to-Peer), y algunos Estados miembros y entes locales y regionales ya las están usando con buenos resultados;

21. acoge con satisfacción los esfuerzos por celebrar un acuerdo internacional para luchar contra la contaminación atmosférica transfronteriza. Tanto la Comisión Europea como los Estados miembros participan activamente en determinados grupos de trabajo y programas de cooperación en el marco del Convenio sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia (Convenio de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas). El CDR también se congratula de la inauguración del año pasado del Foro para la cooperación internacional en materia de contaminación atmosférica, que podría acelerar la mejora de la calidad del aire en todo el mundo difundiendo y compartiendo conocimiento recabado hasta la fecha; asimismo, destaca que la cooperación transfronteriza entre los entes locales y regionales (tanto dentro de la UE como a través de las fronteras exteriores de la UE) puede ser importante y que el instrumento de la Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT) puede constituir un marco útil para tales iniciativas;

22. pone de relieve la necesidad de cooperación intersectorial y la coherencia de los ámbitos políticos pertinentes. Las medidas deben ir dirigidas a todas las fuentes de contaminación atmosférica de manera integrada: el transporte (por carretera y fuera de ella), la energía (incluida la calefacción doméstica) y la industria y los sectores de la agricultura, teniendo en cuenta a la vez otros ámbitos relevantes como el cambio climático o la salud. Estas políticas podrían mutuamente beneficiosas (por ejemplo, medidas de ahorro energético), pero en algunos casos, como por ejemplo en la promoción de la combustión de biomasa o el apoyo a los vehículos diésel, podrían tener repercusiones negativas sobre la calidad del aire. Deben aprovecharse las sinergias y evitarse las disposiciones contraproducentes. Deben usarse todas las medidas pertinentes del Pacto Verde Europeo en pro de la consecución de los objetivos actuales de calidad del aire: no solo el plan de acción de contaminación cero, sino también la Estrategia de la UE sobre Biodiversidad para 2030, la Estrategia «De la Granja a la Mesa», el Plan de Acción de la UE para la Economía Circular, la movilidad sostenible e inteligente, y la Ley del Clima;

23. señala que la agricultura es hasta el momento el sector que presenta peores resultados a la hora de reducir las emisiones (el amoníaco es un precursor de partículas). Aunque ya se dispone de medidas para reducir las emisiones en la agricultura, que son viables desde el punto de vista económico y técnico, su uso aún no está generalizado. La PAC, tras haber sufrido una serie de reformas destinadas a mejorar su sostenibilidad ambiental, debería ahora ser capaz de contribuir mejor a estos objetivos. Durante las negociaciones sobre el futuro de la PAC más allá de 2020 han de plantearse medidas nuevas o más estrictas, incluyendo por ejemplo los regímenes ecológicos;

24. se congratula de la intención de la Comisión Europea de adoptar nuevas medidas destinadas a lograr una movilidad con cero emisiones. Debe considerarse la armonización de las zonas de bajas emisiones y, más aún, de cero emisiones en toda Europa. Conscientes de que la reducción de la contaminación en las zonas confinadas durante la pandemia de COVID-19 es temporal, las ciudades ya han tomado medidas para reducir el efecto del tráfico: amplían las aceras, establecen carriles para la micromovilidad, reducen los límites de velocidad, etc. También se ha puesto de manifiesto que las empresas de transporte público deben recibir urgentemente fondos (de la UE) para seguir funcionando, renovar sus flotas favoreciendo vehículos menos contaminantes, y evitar un cambio al transporte motorizado privado. Hace hincapié en que han de tenerse en cuenta tanto la competitividad de los fabricantes europeos a la hora de examinar y de proponer normas de emisiones más estrictas para los vehículos de gasolina y diésel, al tiempo que aboga por la retirada del tráfico de los motores de combustión interna y valora positivamente aquellos Estados miembros, regiones y ciudades que han fijado una fecha definitiva en la que dejarán de admitirse vehículos con motor de combustión interna. El CDR se opone a las primas para la adquisición de vehículos con motores de combustión. Propone, en particular, seguir promoviendo la tecnología de los vehículos de cero emisiones y acelerando las inversiones en la red ferroviaria europea, también como una de las posibles alternativas viables para los trabajadores que se desplazan a diario;

25. hace hincapié en el problema de la calefacción residencial de combustible sólido. La legislación vigente sobre ecodiseño no parece ofrecer una solución adecuada; por tanto, confía en que la Comisión Europea aborde esta cuestión en el contexto de las iniciativas relativas a productos sostenibles en el marco de la estrategia de la economía circular. Además, las personas con rentas bajas (pobreza energética) necesitan apoyo suficiente, no solo para sustituir sus antiguos electrodomésticos, sino también para garantizar un funcionamiento y mantenimiento de electrodomésticos más eficientes energéticamente que puedan costear, a la vez que se deben sopesar también incentivos específicos para la reestructuración de los edificios a fin de mejorar sus prestaciones energéticas. La Comisión Europea también debe considerar la posibilidad de introducir normas sobre la calidad de los combustibles usados para calefacción residencial y crear los incentivos apropiados, en particular financieros, para este propósito;

26. insta a los Estados miembros a que presenten y actualicen sus programas nacionales de control de la contaminación atmosférica con carácter urgente y a que tengan en cuenta las contribuciones de los entes locales y regionales a la hora de elaborar y revisar los programas;

Participación ciudadana

27. señala que debe recurrirse más a las soluciones informáticas, las aplicaciones de telefonía móvil y otras herramientas pertinentes disponibles para informar al público, dando visibilidad al «asesino invisible» para aumentar la concienciación de la ciudadanía. La información debe ser fácil de entender y de fácil acceso, y debe incluir cuestiones sanitarias. El sitio web actual del índice europeo de calidad del aire ⁽⁷⁾ ofrece información completa sobre la calidad del aire en Europa, pero no es muy conocido. Por ello, debe publicitarse más ampliamente y mejorarse mediante la elaboración de modelos para ofrecer información relativa a la calidad del aire en las regiones, los pueblos pequeños y las zonas rurales, donde la calidad del aire no se mide en estaciones de control;

(7) <http://airindex.eea.europa.eu>

28. recomienda redoblar los esfuerzos de la ciencia ciudadana. Las aplicaciones de ciencia ciudadana no pueden sustituir a los datos de control, ya que los datos que proporcionan son de calidad significativamente más baja —y este aspecto debe ser trasladado claramente a la ciudadanía—, pero pueden complementarlos ofreciendo información de mayor resolución sobre las tendencias de la contaminación atmosférica, al tiempo que involucran de manera activa al público y sensibilizan a la población. Deben apoyarse y estimularse las actividades de investigación destinadas a reforzar la fiabilidad de los sensores (de bajo coste), así como el trabajo actual del Comité Europeo de Normalización (CEN) sobre las normas de los sistemas compactos de control de calidad del aire y la elaboración de modelos sobre calidad del aire;

29. recomienda informar al público general acerca de los problemas y las mejoras que evidencian los posibles resultados positivos de las medidas, incluido el potencial de las formas de energía con contaminación cero, como la energía nuclear o las energías renovables, lo que permitirá a los Estados miembros y a los entes locales y regionales recabar apoyo para adoptar medidas;

30. observa que los ciudadanos deben desempeñar un papel fundamental para refrenar la contaminación atmosférica, en particular modificando su propio comportamiento en muchos aspectos distintos de su vida cotidiana, como la movilidad, la calefacción, la alimentación, pero también el consumo general, algo de lo que muchos de ellos en gran medida aún no son conscientes (si bien la concienciación pública varía considerablemente dentro de la UE). El éxito en la reducción de las emisiones depende de esta contribución, y por ello los ciudadanos deberían asumir un papel más activo en la toma de decisiones durante la elaboración de planes y la adopción de medidas sobre la calidad del aire, desde las etapas más tempranas. Además, los planes de calidad del aire deben incluir, junto a las medidas reglamentarias, otras que promuevan y apoyen la sensibilización de la ciudadanía y un cambio de comportamiento en lo relativo a su movilidad (por ejemplo, utilizar menos el coche). Los entes locales y regionales pueden favorecer este trabajo mediante el uso de programas como ClairCity; No obstante, insta también a que se reconozcan y difundan ampliamente las iniciativas locales, con la participación de los ciudadanos, como la plantación de árboles y la creación de muros verdes en las ciudades, la limpieza y enfriamiento del aire urbano;

Armonización, orientación y actos de ejecución

31. defiende que se faciliten orientaciones sobre la comunicación y la elaboración de modelos sobre calidad del aire específicamente diseñadas para los entes locales y regionales, dado su papel clave en este sector. Los instrumentos de comunicación (como la comunicación electrónica) deben tener en cuenta a las autoridades locales. Las autoridades locales no siempre están dotadas de personal con las habilidades técnicas necesarias o el nivel de inglés requerido. La mejora de la comunicación electrónica debe prever las especificidades de los usuarios locales y regionales, garantizando la coherencia entre las tareas de comunicación asignadas a los entes locales y regionales y sus competencias y recursos en este sector;

Participación en redes e iniciativas

32. reconoce el elevado número de iniciativas y redes existentes para abordar el problema de la contaminación atmosférica (Asociación sobre la Calidad del Aire de la Agenda Urbana, el grupo de expertos sobre aire limpio en las ciudades en el marco del Convenio sobre la contaminación atmosférica de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas⁽⁸⁾, el Foro «Aire Puro» de la UE, el Pacto de los Alcaldes, etc.). Muchas de estas iniciativas aportan un valor añadido significativo a la política sobre el aire limpio y el CDR anima a los entes locales y regionales a asumir un papel más protagonista en estas actividades a escala de la UE;

33. acoge con beneplácito la nueva iniciativa Acuerdo de Ciudad Verde de la Comisión Europea para mejorar la aplicación de la legislación ambiental de la UE. El Acuerdo de Ciudad Verde o la Plataforma técnica para la cooperación en materia de medio ambiente, creada por el CDR y la Comisión Europea, podrían resultar muy útiles para guiar a los entes locales y regionales hacia las mejores prácticas sobre la base de sus necesidades. Asimismo, estas plataformas deben ayudar a hacer acopio y clasificar las herramientas, documentos de orientación u otros documentos de apoyo disponibles extraídos del Convenio sobre la contaminación transfronteriza a gran distancia, la Comisión Europea, el Centro Común de Investigación, la Agencia Europea de Medio Ambiente o cualquier otra red u organización capaces de apoyar a los entes locales y regionales en su labor de mejora de la calidad del aire. Deben facilitarse también conocimientos especializados y apoyo técnico (por ejemplo, elaboración de inventarios locales de emisiones, designación de zonas de bajas emisiones, uso del modelo Sherpa, etc.), dado que los entes locales y regionales necesitan recibir formación para usar estas herramientas;

Próximos pasos

34. insta a la Comisión Europea a que siga reforzando las normas sobre las emisiones a escala de la UE en determinados aspectos y a que adopte nuevas medidas para garantizar una cooperación horizontal y vertical eficaz y reforzada, al tiempo que anima a los Estados miembros y los entes locales y regionales a encontrar mejores métodos de cooperación y comunicación;

⁽⁸⁾ Convenio sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia.

35. sugiere facilitar fondos destinados a la calidad del aire que sean de fácil acceso para los entes locales y las asociaciones acreditadas sobre calidad del aire responsables de los planes de calidad del aire en zonas designadas a efectos de calidad del aire, otorgando prioridad a las zonas más afectadas por la contaminación atmosférica;
36. llama la atención sobre la necesidad de coordinar y gestionar las redes, iniciativas, herramientas y orientaciones correspondientes, que constituyen ya una fuente de amplios conocimientos y experiencia y que tienen potencial para ayudar a los entes locales y regionales a mejorar su labor para lograr un aire más limpio por medio de orientaciones y conocimientos técnicos adicionales.

Bruselas, 2 de julio de 2020.

El Presidente
del Comité Europeo de las Regiones
Apostolos TZITZIKOSTAS
