

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Un programma «Aria pulita» per l'Europa**

[COM(2013) 918 final],

alla

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici e che modifica la direttiva 2003/35/CE**

[COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD)],

alla

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originati da impianti di combustione medi**

[COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD)],

alla

**Proposta di decisione del Consiglio relativa all'accettazione della modifica del protocollo del 1999 della convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza, del 1979, per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico**

[COM(2013) 917 final]

(2014/C 451/22)

Relatore: PEZZINI

Il Parlamento europeo, in data 13 gennaio 2014, il Consiglio, in data 15 gennaio 2014 e la Commissione europea, in data 18 dicembre 2013, hanno deciso, conformemente al disposto degli articoli 192 e 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

*Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Un programma «Aria pulita» per l'Europa*

COM(2013) 918 final,

alla

*Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici e che modifica la direttiva 2003/35/CE*

COM(2013) 920 final — 2013/0443 (COD),

alla

*Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla limitazione delle emissioni nell'atmosfera di taluni inquinanti originati da impianti di combustione medi*

COM(2013) 919 final — 2013/0442 (COD),

alla

*Proposta di decisione del Consiglio relativa all'accettazione della modifica del protocollo del 1999 della convenzione sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza, del 1979, per la riduzione dell'acidificazione, dell'eutrofizzazione e dell'ozono troposferico*

COM(2013) 917 final.

La sezione specializzata Agricoltura, sviluppo rurale, ambiente, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 19 giugno 2014.

Alla sua 500<sup>a</sup> sessione plenaria, dei giorni 9 e 10 luglio (seduta del 10 luglio), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 82 voti favorevoli, 1 voto contrario e senza astensioni.

## 1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il Comitato sottolinea con forza la necessità di assicurare un ambiente sano e una qualità ottimale dell'aria pulita quale condizione fondamentale di benessere per le condizioni di vita e di lavoro di tutti cittadini europei, e deplora che tale elemento essenziale per l'Europa non figuri più tra le priorità dell'agenda politica europea e nazionale con il peso necessario.

1.2 Il CESE chiede al nuovo Parlamento, alla nuova Commissione ed al Consiglio di assegnare all'azione per la salvaguardia di un ambiente atmosferico sano e pulito la massima priorità politica nel futuro delle istituzioni europee, con la piena adesione delle forze sociali e della società civile organizzata.

1.3 Il Comitato ritiene che l'inquinamento atmosferico rappresenti uno dei più gravi pericoli per la salute umana e per l'ambiente, con forti conseguenze negative, in termini di problemi respiratori, morti premature, eutrofizzazione e degrado degli ecosistemi e plaude all'iniziativa della Commissione di stabilire un nuovo Programma «Aria pulita» e ridurre le prospettive di perdita d'aspettativa di vita nell'UE da 8,5 mesi nel 2005 a 4,1 nel 2030, con un guadagno di 180 milioni di anni di vita e 200 mila km<sup>2</sup> restituiti alla biodiversità.

1.3.1 Il Comitato è convinto che, per incentivare la transizione verso un'economia più sostenibile in Europa, sia necessario impostare un target al 2030, con una prospettiva più sicura, a medio-lungo termine, necessaria per le imprese e per gli investitori.

1.4 Secondo il CESE, è opportuno accelerare l'applicazione dei limiti dell'Euro 6 per le emissioni di NO<sub>x</sub> dei motori diesel leggeri, misurati in base a «emissioni reali di guida», così come per le modalità di sostituzione dei motori a due tempi, poiché il Comitato è scettico che l'applicazione di tali misure sia in grado di mostrare i risultati desiderati già dal 2020.

1.5 Il CESE sottoscrive l'obiettivo finale della Commissione — proposto sia nel programma Aria pulita sia nel Quadro energia e clima 2020-2030 — di fissare la soglia delle emissioni per l'anno 2030 al 70 % della riduzione di divario — *gap closure* — tra l'attuale normativa di riferimento e il massimo di riduzioni di emissione fattibili — MTRF.

1.6 Nel perseguimento di tale risultato — che deve essere applicato ed implementato da tutte le parti in causa — il Comitato ritiene debba essere intrapresa una ferma azione che comprenda:

- l'inclusione degli obblighi di riduzione delle emissioni di metano nel 2020 e di mercurio nel 2020, 2025, e 2030;
- maggior rigore per i limiti d'emissione degli impianti medi di combustione;
- diniego di deroghe opzionali dalla direttiva sulle emissioni industriali, qualora vi siano concreti pericoli d'impatto sulla salute;
- azioni specifiche per la riduzione dell'ammoniaca e del metano nel settore agricolo;
- un'azione più ferma sulle emissioni dei trasporti, inclusi i sistemi di misurazione «nella vita reale» e l'applicazione di prove in tal senso nel 2014 al momento dell'introduzione degli standard Euro 6;
- decisa implementazione, entro il 2016, degli standard dell'I.M.O. sui NO<sub>x</sub> e SO<sub>2</sub> per le navi, come concordato nel 2008, di tutte le aree marittime intorno all'Europa, come aree di controllo d'emissione;
- azione per forti standard, in materia di particolato — PM, per i nuovi apparecchi domestici;
- concezione e progettazione di macchinari ed impianti ecocompatibili;
- l'applicazione piena del ciclo di vita dei prodotti — LCA;

- predittività, a medio e a lungo termine, e non sovrapposizione delle misure di intervento;
- sostegno all'educazione e formazione dei consumatori, dei lavoratori e dei giovani alla preservazione e allo sviluppo di un mondo produttivo, ricreativo ed abitativo sano;
- promozione della ricerca e di investimenti in termini di applicazioni innovative di mercato (BAT), di crescita sostenibile e di occupazione sana e duratura;
- dimensione internazionale delle azioni di sostenibilità ambientale;
- garanzia di coerenza tra questa nuova strategia e le altre politiche e obiettivi dell'UE.

1.7 Il Comitato è pienamente d'accordo sulla necessità di integrare, nella normativa UE, le modifiche concordate al Protocollo della Convenzione 1979 sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza.

1.8 Pur se gli obiettivi qualitativi a lungo termine della nuova direttiva NERC proposta non sono in discussione, il CESE è dispiaciuto che gli obiettivi per il 2025 non siano vincolanti in modo da assicurarne la piena esecutività.

1.9 Il Comitato sottolinea la necessità di integrare nelle azioni di politica regionale la salvaguardia di un ambiente atmosferico sano e pulito, nella convinzione che la gestione della qualità dell'aria può funzionare solo se è sostenuta da politiche UE di riduzione delle emissioni, in ragione dell'alto livello d'inquinamento accumulato e delle specifiche condizioni meteorologiche regionali.

1.10 È necessario un impegno costante dei governi nazionali e degli enti locali per la programmazione di interventi concreti, rivolti alla riduzione delle emissioni nocive attraverso la predisposizione di Piani dettagliati per la qualità dell'aria — PRIA, Piani Regionali di Intervento per la qualità dell'Aria — con forte attenzione verso i vari settori: produttivi, agricoli, terziario, privati, e della generazione e distribuzione dell'energia. Un messaggio chiaro sulla loro effettiva applicazione dovrebbe essere dato dalla Commissione, con azioni pronte e risolutive, contro gli Stati membri inadempienti. Il CESE riconosce tuttavia che numerosi Stati membri si sono già mossi nella giusta direzione.

1.11 Vanno organizzate azioni di coinvolgimento delle organizzazioni di categoria, della società civile organizzata, delle ONG, del terzo settore, dei centri formativi a tutti i livelli e dei centri di ricerca per il raggiungimento dell'obiettivo di un'aria sempre più pulita, indispensabile per il benessere dei cittadini e dell'ecosistema.

1.12 Il CESE ribadisce la sua convinzione sulla necessità del rilancio di uno sviluppo sostenibile dell'economia europea, che privilegi la qualità della vita, del lavoro e della salute dei suoi cittadini e la salvaguardia dell'ambiente, in stretta connessione con tutte le altre priorità politiche di Europa 2020, e che si inserisca pienamente in una strategia globale di transizione verso un equilibrio planetario fondato su una crescita economica qualitativa, che contribuisca a sradicare la povertà e l'ingiustizia sociale, conservando, al tempo stesso, le risorse naturali per le generazioni future.

## 2. Introduzione

2.1 L'inquinamento atmosferico rappresenta un grave pericolo per la salute umana e per l'ambiente: problemi respiratori, morti premature, eutrofizzazione e degrado degli ecosistemi a causa della deposizione di azoto e sostanze acide sono solo alcuni degli effetti di questo problema, che è al contempo locale e transfrontaliero.

2.2 Negli ultimi decenni le politiche adottate dall'UE e dalla comunità internazionale hanno già ottenuto successi, riducendo alcuni problemi legati all'inquinamento atmosferico, come nel caso delle emissioni di diossido di zolfo — all'origine del fenomeno delle piogge acide — che sono state ridotte di oltre l'80 %.

2.3 Nonostante questi progressi, l'UE è ancora lontana dal suo obiettivo a lungo termine, ossia migliorare la qualità dell'aria in modo da eliminare il rischio di danni significativi alla salute umana e all'ambiente, e le particelle fini e l'ozono nella troposfera continuano a causare gravi problemi, che secondo stime della Commissione <sup>(1)</sup>, ammontano a 406 mila morti l'anno.

---

<sup>(1)</sup> COM(2013) 918 final.

2.4 Il particolato sottile e l'ozono, in particolare, continuano a presentare gravi rischi per la salute: i limiti di sicurezza relativi a queste sostanze vengono regolarmente superati.

2.5 La Commissione stima che il totale delle esternalità sanitarie derivanti dall'inquinamento atmosferico vada da 330 a 940 miliardi di euro all'anno, mentre gli obiettivi proposti per il 2030 produrrebbero benefici da 44 a 140 miliardi di euro.

2.6 Secondo la Commissione, nel 2010 l'inquinamento atmosferico nell'UE, oltre ad aver provocato centinaia di migliaia di morti premature, ha esposto quasi i due terzi dei terreni a contaminazioni nocive. E ciò a causa delle emissioni.

2.7 Sotto il profilo della salute dei cittadini europei, si valutano in oltre 4 miliardi di euro le spese per ricoveri sanitari e in 100 milioni le giornate di lavoro perse ogni anno.

2.8 A livello internazionale, nel dicembre del 2012, gli USA hanno deciso di rivedere gli standard annuali per la qualità dell'aria, stabilendo per le polveri sottili il limite di 12 microgrammi per metro cubo, vale a dire ben al di sotto dell'attuale standard UE di 25 microgrammi per metro cubo; mentre in Cina il governo ha deciso di investire sul controllo della qualità dell'aria, per la sola area di Pechino, 160 miliardi di euro nei prossimi cinque anni. L'UE non starebbe quindi al passo con le azioni internazionali intraprese.

### 3. Osservazioni generali

3.1 Il CESE approva gli obiettivi generali di un miglioramento significativo della qualità dell'aria con il passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio, in termini di protezione sia della salute sia dell'ambiente, delineati nella strategia per l'inquinamento atmosferico del 2005 e rivisti dalla Commissione nel suo Programma «Aria pulita per l'Europa».

3.2 Sin dall'origine, gli obiettivi di riduzione delle emissioni per ciascuno Stato membro sono stati assegnati in base a considerazioni di efficacia dei costi a causa delle differenti condizioni ambientali. Le riduzioni di emissioni richieste variano a seconda dei paesi, secondo il principio: «approccio differenziato, anziché a tasso eguale».

3.2.1 Tenendo conto dei danni dell'inquinamento atmosferico per la salute e la qualità della vita, nonché per gli ecosistemi, il Comitato è preoccupato che la qualità dell'aria non abbia più il peso necessario in seno all'agenda politica europea e nazionale e ritiene importante, per incentivare la transizione verso un'economia più sostenibile in Europa, impostare un *target* al 2030, con una prospettiva a medio-lungo termine, necessaria per le imprese e per gli investitori.

3.3 **Nella revisione della strategia** sull'inquinamento atmosferico si mira a porre fine alle attuali violazioni degli standard di qualità esistenti, per raggiungere il pieno rispetto a partire dal 2020, al più tardi, riducendo le emissioni di NO<sub>x</sub> dei motori diesel leggeri con l'applicazione dell'Euro 6, misurato in base a «emissioni reali di guida». Il CESE è scettico che tali misure siano in grado di mostrare gli effetti desiderati già dal 2020, dato che l'obbligo diventerà effettivo solo nel 2017 e il rinnovo della flotta esistente potrebbe richiedere più tempo rispetto all'orizzonte 2020.

3.4 Tale strategia inoltre si basa sul contributo di azioni condotte a livello locale e regionale, con tutti i limiti intrinseci a tali misure: finora l'efficacia delle misure a livello regionale è stata limitata, specie per l'alto livello d'inquinamento accumulato e per specifiche condizioni meteorologiche regionali. Il CESE è convinto che la gestione della qualità dell'aria, a tali livelli, può funzionare solo se è sostenuta da politiche UE di riduzione delle emissioni alla fonte.

3.5 Secondo il Comitato, la Commissione deve comunque prendere in considerazione una molteplicità di fattori di pari dignità e rilevanza:

- valutazione costi/efficacia delle misure proposte;
- competitività e innovazioni sostenibili;
- dimensione internazionale della sostenibilità ambientale;
- sburocratizzazione e snellimento dei processi;

- coerenza e coordinamento tra le varie politiche UE implicate;
- sostegno UE e nazionale all'educazione ed alla formazione in materia;
- focalizzazione degli sforzi UE e nazionali di ricerca e innovazione (R&I) per l'applicazione delle migliori tecnologie di mercato;
- applicazione risoluta dei nuovi standard di qualità in tutti i settori interessati.

3.5.1 Il Comitato sostiene che la priorità politica deve essere sostenuta, a livello europeo e dei singoli Stati membri, nei temi della ricerca e dell'innovazione, e in quelli della formazione e dell'educazione che devono essere finalizzati al rilancio della crescita e dell'occupazione sostenibile e per una migliore re-industrializzazione qualitativa dell'economia europea, specie per le piccole e medie imprese e per le imprese nascenti, senza incorrere negli attuali vincoli europei di bilancio.

3.6 Inoltre, secondo il Comitato, è opportuno garantire **la coerenza tra questa nuova strategia rivista e altre politiche dell'Unione**. Così, ad esempio, si può osservare che, malgrado la combustione del legno domestico comporti l'emissione di particelle PM 2,5, se ne incoraggia l'impiego come fonte di energia alternativa, mentre ciò richiederebbe una classificazione emissiva degli apparecchi e la valutazione del loro rendimento.

3.7 In ogni caso, secondo il CESE si dovrebbe prendere in considerazione una serie di fattori di pari dignità e rilevanza nell'Accordo internazionale sul clima, entro il 2015.

3.8 Il CESE sottolinea l'importanza di **incoraggiare i partenariati pubblici privati — PPP** — a livello europeo, come quello lanciato con l'impresa comune per **l'iniziativa Cieli puliti 2 2014-2020**, volta a ridurre le emissioni dei trasporti aerei ed a contribuire alle attività di ricerca del reg. (CE) n. 71/2008 e del programma quadro Orizzonte 2020.

#### 4. Osservazioni specifiche (I)

##### 4.1 *La Convenzione 1979 sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza*

4.1.1 La Convenzione del 1979 sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza, conclusa sotto gli auspici della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, (UNECE) costituisce il principale quadro giuridico internazionale per la cooperazione e per le misure volte a limitare e ridurre gradualmente l'inquinamento atmosferico attraverso i suoi otto protocolli, compreso il Protocollo del 1999.

4.1.2 Il CESE concorda sul recepimento comunitario delle modifiche al Protocollo.

##### 4.2 *La proposta di direttiva rivista sui limiti nazionali di emissioni NERC*

4.2.1 La proposta di direttiva stabilisce impegni nazionali di riduzione delle emissioni («NERCs») per il 2020, 2025 e 2030, per ciascuno Stato membro, espressa in percentuale di riduzione di emissioni annue di anidride solforosa (SO<sub>2</sub>), ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), ammoniaca (NH<sub>3</sub>), composti organici volatili (COV) diversi dal metano, particolato fine (PM 2,5) e metano (CH<sub>4</sub>), rispetto al totale delle emissioni di ciascuno di tali inquinanti emessi da ciascuno Stato membro nel 2005.

4.2.2 Negli ultimi 20 anni, nell'UE si sono registrati considerevoli progressi nell'ambito della qualità dell'aria e delle emissioni atmosferiche antropiche, grazie a politiche e strategie sull'inquinamento atmosferico adottate dall'Unione e dai suoi Stati membri con l'obiettivo a lungo termine di ottenere livelli di qualità dell'aria che non comportino impatti negativi o rischi significativi per la salute umana e l'ambiente, come ribadito nel VII Programma d'azione per l'ambiente<sup>(2)</sup>.

4.2.3 Questo appare evidente anche se c'è stato un chiaro rallentamento di tali progressi, in tema di qualità dell'aria, e gli obiettivi attualmente proposti sono di fatto meno ambiziosi dei livelli che gli Stati membri otterrebbero con la piena applicazione degli obblighi previsti dalle normative UE esistenti.

<sup>(2)</sup> COM(2012) 710 final.

4.2.4 Se gli obiettivi qualitativi di lungo termine proposti sono praticamente indiscussi, il Comitato è dispiaciuto che gli obiettivi per il 2025 non siano vincolanti, in ragione della constatazione delle difficoltà a rispettare l'esecutività degli standard correnti.

4.2.5 Secondo il CESE, sono necessarie piattaforme rafforzate, per consentire dialoghi dedicati e interattivi, **per valorizzare le disposizioni contenute nella proposta di direttiva.**

#### 4.3 *Proposta di direttiva sulle emissioni da impianti di combustione medi*

4.3.1 Secondo il CESE, l'estensione del controllo delle emissioni di sostanze inquinanti per l'atmosfera originate da impianti di combustione con una potenza termica nominale compresa tra 1 e 50 MW, che sono utilizzati per un'ampia gamma di applicazioni **deve essere attuata con procedure semplificate e poco onerose**, per sostenere ed incoraggiare lo sviluppo delle piccole e medie imprese e delle imprese nascenti, nonché delle infrastrutture di minore dimensione diffuse sul territorio.

### 5. Osservazioni specifiche (II)

5.1 Gli inquinanti atmosferici possono essere emessi da diverse fonti e vengono trasportati anche a lunga distanza.

5.2 Per una piena realizzazione del Programma «Aria pulita per l'Europa» è necessario che le regioni, in seguito a consultazioni con le forze sociali e con la società civile organizzata, procedano a predisporre e ad approvare i **Piani di intervento per la qualità dell'aria (PRIA)**, nei quali devono essere presi in considerazione, soprattutto:

- i trasporti su strada, marittimi ed aerei e la mobilità;
- la produzione e il consumo di energia;
- il sistema produttivo;
- il terziario;
- le attività agricole, zootecniche e forestali;
- il settore privato.

5.3 Il Pacchetto «Aria pulita» varato dalla Commissione riprende e rafforza le politiche fin qui sviluppate per continuare la lotta all'inquinamento atmosferico, in controtendenza rispetto all'agenda politica.

5.3.1 Secondo il CESE è essenziale coinvolgere i livelli regionali e territoriali, con quello nazionale, in questo processo, di concerto con le forze sociali e con la società civile organizzata.

#### 5.4 *Proposte per i piani di recepimento del Pacchetto Aria Pulita sul territorio*

5.4.1 Il recepimento del Pacchetto Aria Pulita sul territorio deve individuare le necessarie sinergie con i diversi piani:

- **rifiuti**, valorizzazione energetica, riduzione della produzione pro capite, recupero dei materiali;
- **trasporti e mobilità**, sviluppo del trasporto pubblico, percorsi ciclabili, promozione di mobilità e basse emissioni di CO<sub>2</sub>, integrazione dei mezzi di trasporto, navigazione marittima ed aerea;
- **territorio e urbanistica**, consumo del suolo, sviluppo di nuovi modelli insediativi, riqualificazione del patrimonio edilizio;
- **agricoltura e zootecnia**, filiera bosco-legna-energia (km zero), biomassa e biogas, riduzione delle emissioni di ammoniaca, *carbon sinks*;
- **industria**, sviluppo tecnologico a ridotto impatto ambientale, innovazione e certificazione di qualità (ISO 14 000 e Emas), attenzione verso la progettazione ecocompatibile, i marchi di qualità ambientale dei prodotti, i sistemi di gestione dell'energia e la conformità ai regolamenti sul consumo dei motori elettrici.

5.4.2 **Tale recepimento a livello territoriale** dovrebbe poi prendere in considerazione gli interventi più urgenti, che sono legati alle realtà economiche e produttive territoriali, e porre regole per la combustione delle biomasse, oltre a obblighi e incentivi per il rinnovo del parco auto.

5.5 **Gli interventi per limitare ulteriormente le emissioni di SO<sub>2</sub> (biossido di zolfo)** sono necessari soprattutto nelle regioni ove vi siano, in modo significativo, combustioni nelle industrie e dove si hanno produzioni di energie e trasformazioni di combustibili.

#### 5.6 *Azioni nell'agricoltura*

5.6.1 **Occorre introdurre in tutta l'UE misure per ridurre — specie nelle regioni a maggiore vocazione agricola** — NH<sub>3</sub> (ammoniaca), N<sub>2</sub>O (protossido di azoto), CH<sub>4</sub> (metano) e COV (composti organici volatili) sull'esempio di quelle già in essere in vari paesi membri. L'uso dei fertilizzanti azotati e di quelli derivanti dal ciclo dei liquami è la principale fonte (98 %) di emissioni di NH<sub>3</sub> che, reagendo con SO<sub>2</sub> e NO<sub>2</sub>, forma i sali di ammonio, principale componente del particolato.

5.6.2 Appare molto importante: il pieno rispetto della direttiva sui nitrati (91/676/CEE); imporre la copertura delle vasche di stoccaggio dei reflui zootecnici; creare sistemi di riciclo, tramite digestione anaerobica, per la produzione di digestato, con caratteristiche equiparabili ai concimi di sintesi, una corretta gestione del letame e dello spargimento dei suoi liquami nocivi alla salute. Tuttavia tali misure devono tenere in debita considerazione l'equilibrio tra interessi economici, sociali e ambientali: ridurre le emissioni in agricoltura è questione molto complessa e necessita di maggiori investimenti in R&I.

5.6.3 È necessario l'utilizzo di mezzi agricoli a bassa emissione di polveri.

5.6.4 Il CESE sottolinea che già si applicano al settore una serie di disposizioni che però devono essere ancora pienamente implementate e ribadisce la sua convinzione che la Commissione abbia mancato l'opportunità di stabilire un quadro normativo consolidato per disciplinare le emissioni. I bovini restano fuori dal campo d'applicazione in questa comunicazione. Tuttavia ci sono altre norme che riguardano le specie bovine, che sono i più grandi contribuenti alle emissioni d'ammoniaca.

#### 5.7 *Azioni nei centri urbani*

5.7.1 **Nelle concentrazioni urbane e nelle zone ad alto traffico** una particolare attenzione va posta all'emissione di PM 2,5; PM 10 (polveri sottili di diametro inferiore ai 10 micrometri) CO e CO<sub>2</sub> (ossido e biossido di carbonio) e alla riduzione di NO<sub>x</sub>. I filtri antiparticolato sono in grado di raggiungere, nei motori diesel — e con filtri sperimentali anche a benzina — efficienze superiori al 90 % (filtri a ciclo chiuso) nella riduzione delle emissioni.

5.7.2 Negli edifici scolastici e in quelli adibiti ad uffici, prospicienti strade ad alto traffico, è molto importante provvedere a realizzare interventi di isolamento delle pareti verticali opache e trasparenti, per limitare l'inquinamento da VOC e da polveri sottili (PM 10 e PM 2,5)<sup>(3)</sup>.

#### 5.8 *Azioni nei trasporti ai vari livelli locale, regionale, nazionale e comunitario*

5.8.1 Nei veicoli commerciali e in quelli per trasporto persone, prevedere, tramite limitazioni nella circolazione e con incentivi, la sostituzione dei veicoli Euro 3 con Euro 5 e 6. Sostituire, con le stesse modalità, i motori a due tempi (moto, ciclomotori, motoseghe e tagliaerba), Euro 1. Occorre pertanto, ai vari livelli locale, regionale, nazionale:

5.8.1.1 Adottare appena possibile a livello comunitario e nazionale — senza attendere la scadenza del 2017 — metodi appropriati di misurazione delle emissioni di NO<sub>x</sub> da auto diesel leggere, dati i loro pesanti effetti negativi sulla qualità dell'aria urbana.

5.8.1.2 Sostenere a livello nazionale e regionale la diffusione del metano e del GPL (gas da petrolio liquido), idrogeno, gas naturale liquido, etanolo e altri biocarburanti avanzati. Accelerare lo sviluppo della mobilità elettrica e delle infrastrutture di ricarica. Consentire il riconoscimento della classe emissiva dei mezzi circolanti tramite dispositivo elettronico installato a bordo.

5.8.1.3 Potenziare la distribuzione del gas metano, attraverso supporti finanziari a livello UE, nazionale e locale alle imprese e ai comuni, per la realizzazione e/o il potenziamento di reti esistenti.

---

<sup>(3)</sup> Cfr. norma UNI EN 15242:2008 *Ventilazione degli edifici — Metodi di calcolo per la determinazione delle portate d'aria negli edifici, comprese le infiltrazioni.*

5.8.1.4 Finanziare attraverso progetti pluriennali dell'UE, cofinanziati a livello nazionale e locale, gli investimenti nel TPL (Trasporto Pubblico Locale). Gli autobus dovranno essere:

- ecologici, alimentati con carburanti alternativi;
- a propulsione ibrida bimodale;
- elettrici (completamente elettrici con batteria a bordo) e ricaricati o a spina o attraverso sistema di induzione (Faraday).

5.8.1.5 Sfruttare le potenzialità interattive tra le strutture fisse, le tecnologie informatiche e le modalità di trasporto. In particolare, sostenere l'impiego di materiali contenenti sostanze fotocatalitiche con nanopigmenti di biossido di titanio ( $\text{TiO}_2$ ), che scindendo le molecole con sostanze inquinanti le rendono innocue alla salute (strade, barriere antitraffico,intonaci e altre opere edili). Sono interessanti, a questo proposito, gli svincoli autostradali allestiti con brevetto *i.active COAT-Italcementi*, che purificano l'aria e sono catarifrangenti, con forte luminosità.

Bruxelles, 10 luglio 2014.

*Il presidente*  
*del Comitato economico e sociale europeo*  
Henri MALOSSE

---