

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

---

*Documento di seduta*

FINALE  
**A6-0233/2006**

29.6.2006

## **RELAZIONE**

sulla strategia tematica sull'ambiente urbano  
(2006/2061(INI))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

Relatore: Gyula Hegyi

**INDICE**

	<b>Pagina</b>
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	3
MOTIVAZIONE.....	12
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO.....	16
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE.....	19
PROCEDURA.....	24

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

### sulla strategia tematica sull'ambiente urbano (2006/2061(INI))

*Il Parlamento europeo,*

- viste le sue risoluzioni del 13 ottobre 2005 sulla dimensione urbana nel contesto dell'ampliamento<sup>1</sup>, e del 18 gennaio 2006 sugli aspetti ambientali dello sviluppo sostenibile<sup>2</sup>,
  - vista la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulla strategia tematica sull'ambiente urbano (COM(2005)0718),
  - vista la comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni dal titolo "Verso la strategia tematica sull'ambiente urbano" (COM(2004)0060),
  - vista la decisione 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2002, che istituisce il Sesto programma d'azione comunitario per l'ambiente (6° PAA),
  - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per i trasporti e il turismo e della commissione per lo sviluppo regionale (A6-0233/2006),
- A. considerando che circa l'80% degli europei vive in zone urbane, ma che le loro esigenze e i loro interessi sono ampiamente sottorappresentati nei Fondi, nei progetti, nelle iniziative e nelle strategie dell'Unione europea,
- B. considerando che l'obiettivo della strategia tematica per l'ambiente urbano (STAU) è di contribuire al rendimento ambientale e globale delle città d'Europa, riducendo la burocrazia e rafforzando l'efficacia dell'attuazione delle politiche in materia di ambiente, nonché promuovendo a lungo termine un assetto del territorio rispettoso dell'ambiente a livello locale,
- C. considerando che la quota dei trasporti pubblici nei nuovi Stati membri, pur in declino, è ancora più elevata di quella dei vecchi Stati membri, e che si dovrebbero prendere in considerazione misure che possano arrestare un'ulteriore riduzione dell'uso del trasporto pubblico,
- D. considerando che il 6° PAA sottolinea in particolare la necessità di gestire il crescente volume della circolazione e di pervenire ad un effettivo sganciamento fra l'aumento dei trasporti e la crescita del PIL,

---

<sup>1</sup> *Testi adottati*, P6\_TA-PROV(2005)0387.

<sup>2</sup> *Testi adottati*, P6\_TA-PROV(2006)0020.

- E. considerando che la dipendenza energetica dell'Unione europea dovrebbe essere affrontata anche su scala urbana, che il settore che registra il più forte aumento di consumo energetico è quello dei trasporti e che le politiche relative ad altri settori come gli alloggi e la scelta delle fonti energetiche per il riscaldamento sono, globalmente, decise a livello locale,
1. si compiace della comunicazione della Commissione sulla STAU; ritiene tuttavia che non sia sufficiente a realizzare gli obiettivi stabiliti dal 6° PAA;
  2. appoggia in particolare l'idea che nella comunicazione venga riconosciuta anche l'importante funzione delle città in quanto motori economici;
  3. condivide l'analisi della Commissione secondo cui la particolare complessità dei problemi ambientali delle città dipende dall'interdipendenza delle loro cause e sottolinea l'avvertimento della Commissione che talune iniziative locali per risolvere un problema possono creare nuovi problemi altrove;
  4. deplora che, contrariamente alle intenzioni del 6° PAA, la Commissione non proponga misure nei termini giuridicamente vincolanti che consentono di raggiungere gli obiettivi fissati dal Programma d'azione;
  5. deplora inoltre che la STAU non cerchi di rendere la politica europea più equilibrata tra le zone rurali e le zone urbane, nonché tra le città principali e quelle periferiche;
  6. chiede alla Commissione di definire linee direttrici sull'applicazione della futura direttiva sulla qualità dell'aria nell'ambiente e di un'aria più pulita per l'Europa e di garantire la corretta applicazione di tale legislazione;
  7. insiste sul fatto che la legislazione comunitaria dovrebbe prevedere, per tutti gli agglomerati superiori ai 100.000 abitanti, l'obbligo di creare un piano di gestione urbana sostenibile (PGUS) e un piano di trasporti urbani sostenibili (PTUS), come proponeva la precedente comunicazione della Commissione (COM(2004)0060); ritiene che queste disposizioni debbano comprendere termini chiari e obiettivi vincolanti stabiliti a livello locale ed europeo, in quanto in passato le iniziative volontarie non si sono rivelate efficaci;
  8. chiede che il documento contenente gli orientamenti della Commissione includa indicatori comuni di base in linea con gli obblighi e gli obiettivi che figurano nell'attuale politica ambientale dell'UE (ad esempio, direttive sull'aria, il rumore, le acque e i rifiuti, politica di efficienza energetica e politica climatica), in modo da rendere possibili raffronti e operazioni di "benchmarking" tra le città europee;
  9. ritiene che il PGUS dovrebbe tenere conto fra l'altro dei seguenti documenti:
    - piano di gestione dei rifiuti (direttiva 75/442/CEE, come modificata)
    - carte del rumore e piani d'azione, ove disponibili (direttiva 2002/49/CE)
    - piano o programma locale relativo all'inquinamento atmosferico (direttiva 96/62/CE)
    - piani e programmi locali in materia di ambiente conformemente alla direttiva 2001/42/CE;

10. ritiene che i PGUS dovrebbero essere svolti nel modo seguente:

a) raccolta dei dati e di informazioni pertinenti concernenti:

- le zone citate al paragrafo 6 della risoluzione,
- relazioni esistenti tra le zone costruite, il territorio e l'ambiente rurale,
- future prospettive di crescita demografica e domanda di nuove aree urbanizzate,
- flussi di comunicazione, mobilità, integrazione urbana e accessibilità ai servizi,
- le emissioni di gas a effetto serra a livello locale,
- la struttura urbana e la proporzione di spazi verdi e aree di nuova urbanizzazione,
- l'uso locale di biocidi,
- problemi di salute connessi con l'ambiente,
- l'esistenza di un ambiente accessibile, soprattutto per le persone a mobilità ridotta e le persone anziane,
- valutazione del patrimonio culturale, del paesaggio urbano e naturale, come pure dei luoghi di interesse ecologico e dei rischi cui sono soggetti,
- valutazione delle necessità idriche per il consumo umano delle zone urbanizzate e previsione di misure di depurazione e recupero;

b) obiettivi concernenti:

- il miglioramento della situazione nelle zone citate alla lettera a),
- l'integrazione della sostenibilità in tutti i settori della politica urbana,
- l'armonizzazione con i PTUS,

c) Misure e iniziative pratiche da attuare per raggiungere gli obiettivi citati alla lettera b);

11. sottolinea che i cittadini, le ONG, le associazioni economiche e le altre parti contraenti dovrebbero essere coinvolte nella preparazione dei PGUS e che dovrebbero essere resi accessibili al pubblico; ritiene inoltre essenziale svolgere una valutazione periodica dei progressi realizzati, diffondendone i risultati;
12. incoraggia la Commissione a condurre, nell'ambito della consultazione del 2009, una valutazione intermedia relativa all'attuazione delle linee guida tecniche; sostiene l'attività della Commissione volta ad istituire un portale tematico Internet per le autorità locali;
13. chiede alla Commissione di proporre un obiettivo relativo alla superficie di spazio verde per abitante per i nuovi agglomerati urbani e ritiene che tale obiettivo dovrebbe essere inserito nei PGUS al fine di impedire qualsiasi riduzione dello spazio verde nelle zone urbane che non rispondono a tale criterio;

### ***Gestione urbana sostenibile***

14. invita gli Stati membri a dare la priorità, nei rispettivi ambiti di riferimento strategico nazionale e nei loro programmi operativi, al finanziamento di progetti capaci di implementare una gestione sostenibile delle aree urbane e di piani di trasporto, nonché di progetti che limitano le zone verdi e promuovono la costruzione su terreni non ancora edificati e a promuovere l'impianto di alberi lungo le strade e la creazione di nuove aree verdi;

15. invita gli Stati membri a promuovere l'uso, da parte delle autorità locali, del sistema di gestione e di controllo ambientale;
16. invita le amministrazioni comunali a far sistematicamente riferimento a criteri di sostenibilità nei loro bandi di appalti pubblici e a includere nei PGUS impegni in tal senso;
17. sostiene la promozione del compostaggio dei rifiuti vegetali, in luogo dell'incenerimento, onde evitare un inquinamento localizzato;
18. ritiene importante coinvolgere maggiormente anche i cittadini nelle decisioni locali, attraverso strumenti politici e tecnici;
19. ritiene necessario prestare una maggiore attenzione alla prevenzione e alla rimozione della sporcizia, dei rifiuti, dei graffiti, degli escrementi animali e dell'eccessivo rumore prodotto dagli impianti musicali installati nelle case e nelle vetture;

### ***Trasporto urbano sostenibile***

20. è favorevole all'idea di piani per un trasporto urbano sostenibile (PTUS) come strumento per migliorare l'ambiente urbano, ma sottolinea la necessità di utilizzare tale strumento in modo flessibile, per tenere sufficientemente conto delle esigenze specifiche di ogni Stato membro e delle aree urbane degli Stati membri, nonché delle necessità delle regioni interessate da vincoli specifici;
21. sottolinea che i PTUS dovrebbero contenere obiettivi concreti e quantificabili che possano essere presentati e controllati mediante un quadro di valutazione, che migliorerebbe la diffusione delle buone prassi tra gli Stati membri; fa rilevare che i PTUS dovrebbero essere sufficientemente elastici per potersi adattare a nuove evoluzioni;
22. ritiene che l'utilizzazione di modi di trasporto e di tecnologie ecologici costituisca un fattore chiave per ottenere un ambiente urbano più pulito; rileva, a tale riguardo, segnatamente l'impiego di biocarburanti, di tecnologie di automobili ibride, di biciclette, nonché di autotreni e autobus che soddisfino le norme per autoveicoli più ecologici dell'Unione europea<sup>1</sup>; rivolgerà pertanto un'attenzione particolare alla proposta della Commissione per l'introduzione di mezzi di trasporto pubblici puliti e propone che le alle agenzie locali che si occupano di efficienza energetica venga assegnato un settore di attività specifico che riguarda i trasporti urbani;
23. sostiene lo sviluppo dei trasporti pubblici che utilizzano fonti di energia sostenibili e sollecita la creazione di un equilibrio migliore tra trasporti individuali e collettivi nelle aree urbane;
24. sottolinea la necessità di promuovere un maggiore utilizzo dei trasporti pubblici e collettivi nelle aree urbane; ritiene inoltre che i servizi del trasporto urbano debbano essere

---

<sup>1</sup> Direttiva 2005/55/CE sull'emissione di inquinanti gassosi e di particolato.

orientati in funzione dei requisiti della pianificazione spaziale (distretti del centro cittadino, zone esterne, collegamenti con gli aeroporti, le stazioni, le aree industriali, i negozi, ecc.), delle necessità dei cittadini e dei mutamenti demografici (anziani, disabili, ecc.);

25. propone un passaggio del 5% di passeggeri/km dall'automobile privata a metodi di trasporto sostenibili, come il trasporto pubblico e la bicicletta, entro il periodo 2002-2012;
26. sottolinea che l'accesso alla mobilità per tutti (anche per coloro che non posseggono un'automobile) rappresenta un fattore sociale di cui occorre tener conto;
27. poiché l'accessibilità è un elemento essenziale dello sviluppo e deve essere affrontata nel quadro di un approccio integrato di politica urbana, chiede alle istituzioni dell'Unione europea di promuovere gli scambi delle buone prassi tra autorità locali e nazionali e invita la Commissione a controllare l'applicazione della normativa europea per promuovere l'accessibilità dei disabili, segnatamente delle norme che regolamentano le procedure di appalto, le quali richiedono espressamente che il progetto sia adattato alle esigenze di tutti gli utenti;
28. ritiene che i PTUS debbano comprendere strumenti attraverso i quali le autorità locali possano:
  - promuovere i tipi di trasporto non motorizzati, come la bicicletta e la marcia, costruendo una vasta rete di piste ciclabili e prevedendo percorsi e incroci sicuri per i pedoni,
  - promuovere i trasporti pubblici e lo sviluppo di infrastrutture di trasporto pubblico, e diffondere informazioni sugli esempi da seguire, come l'introduzione di sistemi integrati di tariffe e biglietteria, nonché lo sviluppo di sistemi P+R,
  - lottare contro il crescente uso di automobili private mediante restrizioni in materia di parcheggio e tasse di circolazione;
29. ricorda agli Stati membri il loro compito di tener conto nei piani regolatori degli utenti della strada più sensibili, ad esempio attraverso la riduzione dei limiti di velocità o la creazione nel centro città o nelle zone residenziali di aree libere da traffico, allo scopo di ridurre del 50% il numero di vittime da incidente stradale entro il 2010, come prevede il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti;
30. propone la creazione di piani logistici urbani allo scopo di ridurre e migliorare il trasporto di merci nelle città; ritiene in proposito che si debba coordinare soprattutto la distribuzione capillare di merci nei centri città;
31. ricorda che l'inquinamento atmosferico è una delle principali cause dei problemi di salute nell'UE; insiste quindi sul fatto che gli agglomerati colpiti da un inquinamento atmosferico elevato dovrebbero contemplare l'introduzione di tasse sul traffico e istituire zone a basse quote di emissione;
32. è favorevole all'idea di combattere contro le emissioni alla fonte e di introdurre misure

innovative per risolvere i problemi ambientali delle città; sottolinea che, stando a taluni studi, se il trasporto su autocarro è scorrevole e non subisce ingorghi, si ottiene una riduzione fino al 38% delle emissioni di polveri sottili, e che pertanto occorre adottare misure innovative per favorire il flusso del traffico;

33. esorta le amministrazioni locali a un miglior coordinamento, in modo da garantire una certa coerenza; è del parere che un cattivo coordinamento tra le amministrazioni locali accresca i costi delle forniture, aumenti il traffico e aggravi pertanto l'inquinamento ambientale;

### ***Urbanistica sostenibile***

34. rileva che la Commissione ha individuato opportunamente i problemi e l'attuale situazione, ma non ha ancora proposto un'azione per risolverli;
35. sottolinea l'importanza di pianificare e progettare insediamenti e alti edifici per la prevenzione del crimine nonché spazi pubblici, ad esempio, parcheggi e bretelle da e verso le stazioni ferroviarie;
36. sottolinea inoltre la dimensione sociale di un progetto urbanistico sostenibile e raccomanda di migliorare in via generale la qualità della vita nei centri delle città attraverso una strategia globale (soprattutto a carattere sociale, culturale ed ecologico);
37. chiede che, per salvaguardare l'identità e l'immagine degli spazi, si rispettino la topografia e la struttura naturale del territorio nei nuovi insediamenti e per quanto riguarda l'espansione urbana;
38. propone che, in sede di progettazione urbanistica, ampliamento delle aree verdi nei processi di espansione urbanistica e nei nuovi insediamenti, si disponga di destinare ampi spazi naturali liberi dal cemento, onde favorire il rapporto dei cittadini con la natura;
39. chiede, quale misura cautelare per salvaguardare i centri storici e gli spazi naturali, i fiumi, i laghi o le zone umide, che si creino, in prossimità di questi luoghi, anelli di protezione a basso indice di edificabilità per evitare le pressioni immobiliari;
40. chiede alla Commissione e agli Stati membri di promuovere un'indagine circa il rapporto esistente tra i diversi modelli urbanistici e il comportamento sociale nonché le condizioni che favoriscono la pace sociale e la salute;
41. sottolinea che alcuni centri storici - pregevoli elementi del nostro patrimonio comune - sono da anni abbandonati nelle città; raccomanda di disporre, a livello nazionale, regionale o locale, programmi di aiuto per promuovere un adeguato restauro di queste zone e che includano l'architettura, gli spazi aperti e le piazze nonché le rive dei fiumi, i ponti e altre opere pubbliche;
42. ritiene che, per affrontare il problema del cambiamento climatico nelle città, come la mancanza di una ventilazione naturale che si verifica in periodi di temperature elevatissime e forte inquinamento atmosferico, la ricerca sul clima cittadino debba essere inserita nella pianificazione urbana, in modo da evitare l'effetto di galleria del vento degli



edifici alti; sottolinea che la perdita di spazi verdi diminuisce la ventilazione naturale;

43. sollecita gli Stati membri a promuovere progetti cofinanziati dall'UE connessi con lo sviluppo e la modernizzazione di reti di riscaldamento urbano per sostenere la costruzione e l'uso di reti di riscaldamento urbano; sottolinea a tale proposito che in caso di crisi energetica il passaggio ad una diversa fonte energetica è più facile da realizzare con le reti di riscaldamento urbano;
44. sottolinea la necessità di sviluppare nuovi metodi di gestione idrica nelle città per raccogliere le acque pluvie per periodi più lunghi durante estati calde e asciutte per prevenire le improvvise inondazioni ed evitare l'attività edilizia o l'installazione di altri tipi di impianti nelle aree soggette a inondazioni;
45. propone, ai fini di un adeguamento all'impatto del cambiamento climatico, di introdurre orientamenti comunitari per promuovere e implementare una gestione sostenibile delle risorse idriche nelle città, inclusa una serie di requisiti per l'efficienza idrica nei nuovi edifici, la conservazione dell'acqua nei periodi di pioggia in vista dei periodi di siccità e calura, la tenuta di impianti idrici nei periodi di caldo, ad esempio sistemi di raffreddamento e sistemi di drenaggio urbano sostenibili, al fine di ridurre le perdite d'acqua e i rischi di inondazione nonché l'impermeabilità del suolo, e accrescere le riserve d'acqua;
46. ritiene che in sede di attuazione della strategia tematica, si debba prestare attenzione non soltanto alla quantità, ma anche alla qualità dell'acqua; chiede pertanto alla Commissione di promuovere la diffusione di prassi di eccellenza in questo settore, e che in proposito si debba puntare a un allaccio alle reti già poste in essere durante l'attuazione della direttiva quadro sull'acqua;
47. sottolinea l'importanza di un risanamento delle condutture d'acqua e dei sistemi di canalizzazione antiquati delle città;

### ***Costruzione urbana sostenibile***

48. si rammarica del fatto che, sebbene la costruzione urbana sostenibile sia ritenuta uno dei quattro principali settori della "strategia tematica sull'ambiente urbano", la strategia proposta non contempli alcuna azione specifica in materia;
49. sottolinea l'importanza di aumentare il rendimento ambientale di edifici con un design di alloggi efficienti in termini di energia (isolamento, uso di energia rinnovabile, giardini pensili, design solare passivo/attivo, alloggi a basso consumo di energia ecc.); sostiene l'uso di fonti di energia rinnovabile ed eventualmente disponibili a livello locale nell'ambiente urbano e una progettazione di case con impianti idrici efficienti (conservazione e reimpiego dell'acqua piovana, sciacquoni razionali, lavatrici e lavastoviglie che facciano un uso efficace dell'acqua); raccomanda inoltre il "benchmarking" e una condivisione, in tutta l'UE, di prassi di eccellenza per migliorare l'efficienza energetica, introdurre fonti di energia rinnovabili e in generale progredire verso un'urbanistica sostenibile;

### *Finanziamento, ricerca e migliori prassi*

50. sottolinea la necessità di sostenere l'introduzione di tali iniziative mediante un adeguato finanziamento dell'UE, segnatamente grazie a programmi e stanziamenti specifici, come CIVITAS<sup>1</sup>; concorda con la Commissione sul fatto che esiste la possibilità di ottenere un aiuto finanziario per affrontare le priorità ambientali delle aree urbane nel quadro del regolamento Life+, del Fondo di coesione, dei Fondi strutturali, nonché del Programma quadro di ricerca e si oppone quindi a qualunque taglio dei rispettivi bilanci; pone in luce, tuttavia, l'esigenza di individuare fonti di stanziamenti integrativi specifici per affrontare le nuove sfide della strategia sull'ambiente urbano;
51. sottoscrive le raccomandazioni della Commissione secondo cui è opportuno adottare un approccio integrato alla gestione dell'ambiente urbano e ritiene che, se applicato a livello locale con l'appoggio degli Stati membri, tale approccio dovrebbe essere considerato come uno dei criteri per la concessione di risorse a titolo dei Fondi strutturali e di prestiti BEI;
52. chiede alla BEI di migliorare i suoi strumenti di prestito onde promuovere con efficacia uno sviluppo urbanistico sostenibile, e di dare la priorità agli attuali programmi e progetti urbanistici di attuazione dei PGUS, in particolare nel settore dell'efficienza energetica, delle energie rinnovabili e delle infrastrutture di trasporto urbano sostenibile; invita inoltre la BEI a fare in modo che gli investimenti che finanzia non contrastino con gli obiettivi di una gestione urbanistica sostenibile;
53. pone l'accento sull'importanza delle attività di ricerca in relazione alla politica urbana, comprese le questioni relative alle forniture di gas ed elettricità, al riscaldamento e al condizionamento d'aria nonché al trattamento dei rifiuti ed esorta la Commissione a reintegrare disposizioni specifiche al riguardo nel Settimo programma quadro di ricerca;
54. giudica di estrema importanza sostenere una rete di punti focali nazionali per le tematiche urbane, come la Rete europea dei Centri di risorse per le politiche urbane (European Urban Knowledge Network) e si rallegra della continuazione del sostegno al programma URBACT nel quadro della politica di coesione proposta per il periodo 2007-2013;
55. chiede che venga promosso lo scambio, tra le amministrazioni cittadine, delle prassi di eccellenza, a livello UE, in ordine all'attuazione della strategia e dei PTUS; propone di incoraggiare altresì, al fine di evitare errori nello sviluppo urbano in futuro, uno scambio onesto ed aperto di esperienze negative per mezzo di campagne - che possono essere gestite da associazioni di città - destinate sia ai funzionari che ai rappresentanti eletti;
56. sollecita la Commissione ad approfondire maggiormente il significato del rapporto tra città e territorio circostante ai fini di uno sviluppo urbano sostenibile che contribuisce alla coesione globale dell'UE e, invita, a tale riguardo, la Commissione e gli Stati membri a promuovere un siffatto sviluppo urbano sostenibile;

---

<sup>1</sup> CIVITAS: CItY-VITAlity-Sustainability, CIVITA I (20022006) e CIVITAS II (20052009) hanno un bilancio generale di più di 300 milioni.

*Legiferare meglio*

57. chiede alla Commissione e al Consiglio di trovare un accordo interistituzionale con il Parlamento in cui le tre istituzioni si impegnano ad implementare tutta la vigente legislazione comunitaria come affermato nella presente risoluzione; è persuaso che un tale accordo contribuirebbe a migliorare la rendicontabilità e quindi a legiferare meglio;

\*

\* \*

58. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, nonché alla Banca europea per gli investimenti e ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

## MOTIVAZIONE

Circa l'80% dei cittadini europei vive nelle aree urbane, ma le loro esigenze e i loro interessi sono fortemente sottorappresentati nei fondi, progetti, iniziative e strategie dell'Unione. Gli abitanti delle città sono cittadini dell'Unione europea di seconda categoria, perlomeno in termini di entità dei finanziamenti della UE. Ignorando i problemi urbani e suburbani si generano rivolte e crisi negli Stati membri, alcuni dei quali sostengono fortemente le sovvenzioni elevate per l'agricoltura, anziché una politica di finanziamento più equilibrata tra le aree rurali e urbane.

La comunicazione della Commissione dal titolo "Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano" era molto più ambiziosa rispetto alla sua proposta definitiva. L'obiettivo è contribuire a livello comunitario alla definizione di un solido quadro di riferimento per promuovere iniziative locali basate sulle migliori pratiche, lasciando la scelta delle soluzioni e degli obiettivi ai responsabili locali. L'elemento fondamentale di questo quadro di riferimento è l'obbligo per le capitali e gli agglomerati urbani con popolazione superiore a 100 000 abitanti (ossia le 500 maggiori città dell'UE-25) di adottare un piano di gestione dell'ambiente urbano. Ciò include gli obiettivi da conseguire per dar vita ad un ambiente urbano sostenibile e l'introduzione di un apposito sistema di gestione ambientale per assicurare l'esecuzione del piano. Il relatore è sinceramente convinto che tale obiettivo tuteli l'interesse delle città e non ne limiti il diritto di scegliere le misure opportune nell'ambito di tale quadro.

I processi decisionali democratici nelle città possono essere migliorati mediante strumenti politici e tecnici. A livello politico, la democrazia consultiva (diretta) e quella rappresentativa devono essere integrate. Sulle questioni locali è necessario ricorrere più spesso allo strumento referendario a livello di città, quartieri o piccole unità locali, a seconda della natura della questione. Le autorità locali possono chiedere il parere dei cittadini mediante referendum, voto elettronico o consultazioni ad hoc a livello locale. I servizi on line possono fornire informazioni pertinenti e aggiornate sui problemi della comunità, quali indicatori ambientali, dati in tempo reale sulla qualità dell'aria ecc. Tuttavia, non bisogna dimenticare chi non ha accesso ad Internet e ai media: per queste persone è necessario ricorrere a metodi d'informazione più tradizionali.

La formazione dei dipendenti e dei responsabili delle autorità locali per sensibilizzarli maggiormente alla questione della sostenibilità è un fattore essenziale per attuare un cambiamento di strategia a livello locale. È opportuno, inoltre, un coordinamento a livello europeo, mediante la fornitura di studi sulle migliori pratiche, nonché libri di testo e un piano di studi europeo. A tal proposito, la proposta della Commissione è ben mirata, ma manca di azioni e scadenze concrete. Poiché la politica ambientale riguarda tutte le politiche, mediante i sistemi di gestione urbana sostenibile (*Sustainable Urban Management Systems* - SUMS) i diversi ambiti strategici dovrebbero essere coordinati in modo progressivo, coinvolgendo tutti i decisori fin dall'inizio, affinché le considerazioni ambientali siano integrate in tutte le politiche. Per raggiungere tale obiettivo, occorre un coordinamento e un finanziamento a

livello europeo.

## **Trasporti**

I limiti di velocità nei centri urbani e in altri spazi (oppure nell'intera città) riducono gli incidenti (soprattutto quelli più gravi), nonché le emissioni di inquinanti nell'atmosfera e il rumore. Un limite di velocità appropriato dovrebbe essere compreso tra 30 e 50 km/h, a seconda delle circostanze e abitudini locali. Controllare severamente i limiti di velocità serve a preservare la vita dei cittadini e l'ambiente; ignorarli comporta una tragica perdita di vite umane.

Nei centri urbani occorre limitare (e non costruire) i parcheggi. È necessario costruire nuovi parcheggi presso le stazioni della metropolitana, delle ferroviarie nazionali o suburbane situate al limite della cerchia urbana.

I sistemi di trasporto non motorizzati devono avere la priorità su qualsiasi altro mezzo, il trasporto pubblico su quello privato, le vetture piccole e meno inquinanti su altri veicoli: questa è la regola di base per una politica sostenibile in materia di trasporti. I sistemi di trasporto non motorizzati (pedoni e biciclette) necessitano di un'ampia rete di piste ciclabili ed è necessario incoraggiare i pedoni ad utilizzare i percorsi e gli attraversamenti sicuri a loro riservati. In prossimità di incroci su due livelli, non sono i pedoni, bensì i veicoli che devono essere deviati al disotto o al disopra del livello stradale. I parcheggi sui marciapiedi devono essere rigorosamente vietati e opportunamente sanzionati.

Accanto ai costosi sistemi sotterranei (metropolitana), esistono altre alternative moderne di trasporto pubblico. In tutta l'Europa si sta riscoprendo il tram. In funzione della situazione locale, è possibile utilizzare sistemi a rotaia parzialmente sottovia (i cosiddetti "pre-metro"), mentre nelle aree al di fuori della cerchia urbana si può optare per tram a vagoni chiusi, come i cosiddetti "tram rapidi". Le linee ferroviarie elettrificate suburbane forniscono anch'esse un importante contributo alla rete dei trasporti pubblici. Tuttavia, è praticamente impossibile immaginare una città moderna senza un'adeguata linea metropolitana.

I trasporti pubblici notturni sono essenziali per la vita di una moderna città, poiché offrono ai giovani delle periferie la possibilità di partecipare alla vita cittadina e riducono il numero dei cosiddetti "incidenti del sabato sera" sulle strade.

L'ingresso a pagamento per le automobili nei centri cittadini (mediante sistemi elettronici di riscossione dei pedaggi) è già utilizzato con successo a Londra e a Stoccolma e rappresenta l'unica possibile soluzione per il futuro di altre città europee. In alcune città (ad esempio Budapest), per ragioni pratiche il sistema di pedaggio per l'attraversamento del ponte può consentire di raggiungere lo stesso obiettivo in modo più semplice ed economico, poiché la maggior parte dei veicoli attraversa il ponte almeno due volte al giorno.

Il tasso di utilizzo del trasporto pubblico sulla totalità dei sistemi di trasporto rimane più elevato nei 10 nuovi paesi della UE, rispetto ai "vecchi" Stati membri. È essenziale mantenere questo tasso e migliorare il sistema di trasporti pubblici mediante sforzi congiunti a livello comunitario, nazionale e locale.

Ogni città dovrebbe definire un piano per la riduzione del traffico dei veicoli privati, fissando obiettivi chiari e, se del caso, obbligatori. A tal fine, naturalmente, è necessario un sistema di trasporto pubblico pulito ed efficiente. I finanziamenti della UE a favore dello sviluppo del trasporto pubblico e la riduzione del traffico veicolare privato possono essere collegati, naturalmente in base ad un calendario realistico.

I sistemi di tariffe e biglietti integrati sono necessari, non solo per l'intero sistema di trasporti pubblici cittadini, ma anche per la rete ferroviaria suburbana e i pertinenti tratti serviti dalle ferrovie nazionali.

### **Ondate di calore**

Le ondate di calore trasformano molte città in un autentico inferno durante le giornate e le notti torride d'estate. A causa del cambiamento climatico, in futuro dovremo attenderci estati sempre più calde. Ogni estate le ondate di calore uccidono migliaia di cittadini europei in modo doloroso e umiliante. I piani di emergenza per tali evenienze sono essenziali per tutte le città europee, forse ad eccezione di quelle più nordiche. Le misure da adottare in caso di caldo eccessivo sono semplici: più acqua, più aree verdi, riduzione delle emissioni dei veicoli e, in alcuni casi, sistemi di aria condizionata. I tetti e le facciate ecologici, l'acqua e i sistemi di raffreddamento naturali sono di gran lunga migliori dell'aria condizionata, che ha un effetto deleterio sulla salute dell'uomo e il clima globale. Le "lunghe estati calde" sono in arrivo e assumeranno un ruolo importante nella politica urbana. La pianificazione urbana dovrebbe evitare le isole di calore tramite la canalizzazione del vento ed optare per appropriati sistemi di ventilazione delle città.

### **Le città verdi**

I centri cittadini devono diventare luoghi ameni in cui vivere. A tal fine occorre aumentare gli spazi verdi: anche solo dieci metri quadrati di isole verdi possono migliorare l'atmosfera di un centro cittadino, naturalmente accanto alla presenza di parchi e giardini più grandi nelle vicinanze. Al di fuori del centro, i parchi, i boschi, i laghi e altre aree verdi sono componenti importanti di una città vivibile. Le aree urbane sono popolate inoltre da molte specie animali e oggi si assiste talvolta ad un aumento della biodiversità cittadina. Gli animali – entro determinati limiti – si abituano all'ambiente urbano. Per gran parte dei bambini che vivono in città tali specie rappresentano il loro legame con il mondo animale. Divertenti poster informativi, vivaci introduzioni alla "città degli animali", lezioni di biologia all'aperto tenute da insegnanti e da esperti possono contribuire a creare generazioni di cittadini più attenti all'ambiente.

L'attività all'aperto è essenziale per la vita cittadina: è uno dei valori tradizionali dello stile di vita dell'Europa meridionale e va diffondendosi sempre più nell'Europa centrale e occidentale. I parchi e i giardini chiusi possono migliorare la qualità dell'aria, ma non soddisfano le reali esigenze della popolazione urbana. Dalla primavera all'autunno, la qualità della vita cittadina dipende ampiamente dalla disponibilità di eventi all'aperto. Chi assiste ad un concerto all'aperto può capire quali siano i pericoli derivanti dall'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dalle automobili. Le proiezioni cinematografiche all'aperto e altre manifestazioni pubbliche rappresentano un'opzione di divertimento gratuita per i giovani, i pensionati e i

turisti. Le spiagge allestite in città (Parigi, Bruxelles e Budapest, negli ultimi anni) costituiscono anch'esse un utile progetto d'intrattenimento per centinaia di migliaia di cittadini. Le città non dovrebbero essere delle prigioni durante l'estate, ma luoghi piacevoli e colorati per quanti non possono partire per lunghe vacanze.

Il recupero di rive fluviali, vecchi moli e banchine offre nuovi spazi per la vita urbana e il risanamento dei corpi d'acqua contribuisce a rinfrescare l'ambiente.

L'utilizzo e il trattamento economici dell'acqua, lo stoccaggio e il riciclo dell'acqua piovana e l'impiego di sciacquoni a flusso differenziato nei bagni sono elementi altrettanto importanti per un futuro sostenibile.

### **Cementificazione e problemi suburbani**

Decine di milioni di persone, negli Stati membri vecchi e nuovi, vivono in complessi residenziali prefabbricati e prodotti in serie. In molte città occidentali tali complessi sono divenuti dei ghetti, nell'accezione sia etnica che sociale del termine. Per risanare tali periferie sono necessari dei programmi sociali, culturali ed ambientali complessi. Occorrono valide scuole e programmi di formazione, posti di lavoro a tempo indeterminato, conoscenza delle diverse culture (quella locale e dei paesi d'origine), un buon sistema di trasporto verso il centro e i luoghi di lavoro e di studio. Nell'Europa centrale, la maggior parte di questi complessi residenziali non è ancora stata ghettizzata, poiché è abitata per lo più dalla classe medio-bassa. Nel loro caso, preoccupa lo stato fisico delle abitazioni. Nei dieci nuovi Stati membri è essenziale provvedere alla riparazione e ristrutturazione delle abitazioni per preservare la pace sociale e migliorare la vita cittadina.

In una città vitale, il centro non è rappresentato solo dal quartiere commerciale e amministrativo. Senza residenti, il centro cittadino è un luogo inanimato e senza un centro cittadino l'intera città è uno spazio vuoto, malgrado l'esistenza di diversi quartieri. Le case vecchie dovrebbero essere ristrutturate e migliorate per rispondere alla domanda di alloggi, anche da parte di giovani coppie con bambini piccoli. L'impianto tradizionale e il valore architettonico del centro devono essere rispettati. Tuttavia, i monumenti storici e altri importanti edifici non devono paralizzare un sano sviluppo del centro cittadino. Occorre trovare un razionale compromesso tra la necessità di preservare il patrimonio architettonico e di rivitalizzare il centro cittadino. Non è necessario apportare cambiamenti radicali, bensì realizzare nuovi edifici, talvolta dietro le facciate originali. Accanto a nuovi alloggi, occorre offrire scuole e asili, biblioteche, piccoli giardini e altre strutture pubbliche.

Il relatore comprende la sfida demografica delle nostre società, tuttavia la presente relazione non può che essere limitata. Poiché la stragrande maggioranza dei cittadini europei vive in aree urbane, la sostenibilità del nostro futuro demografico dipende anche dalle condizioni di vita e ambientali nelle nostre città.

24.4.2006

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO**

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

sulla strategia tematica sull'ambiente urbano  
(COM(2005)718 – 2006/2061(INI))

Relatore per parere: Seán Ó Neachtain

### **SUGGERIMENTI**

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

Considerando la comunicazione della Commissione dell'11 gennaio 2006 relativa ad una strategia tematica sull'ambiente urbano(COM(2005)0718),

1. è favorevole all'idea di piani per un trasporto urbano sostenibile (PTUS) come strumento per migliorare l'ambiente urbano, ma sottolinea la necessità di utilizzare tale strumento in modo flessibile, per tenere sufficientemente conto delle esigenze specifiche di ogni Stato membro e delle aree urbane degli Stati membri, nonché delle necessità delle regioni interessate da vincoli specifici;
2. sottolinea che i PTUS dovrebbero contenere obiettivi concreti e quantificabili che possano essere presentati e controllati mediante un quadro di valutazione, che migliorerebbe la diffusione delle buone prassi tra gli Stati membri; fa rilevare che i PTUS dovrebbero essere sufficientemente elastici per potersi adattare a nuove evoluzioni;
3. ritiene che l'utilizzazione di modi di trasporto e di tecnologie ecologici costituisca un fattore chiave per ottenere un ambiente urbano più pulito; rileva, a tale riguardo, segnatamente l'impiego di biocarburanti, di tecnologie di automobili ibride, di biciclette, nonché di autotreni e autobus che soddisfino le norme per autoveicoli più ecologici dell'Unione europea<sup>1</sup>; rivolgerà pertanto un'attenzione particolare alla proposta della Commissione per l'introduzione di mezzi di trasporto pubblici puliti e propone che le alle agenzie locali che si occupano di efficienza energetica venga assegnato un settore di

---

<sup>1</sup> Direttiva 2005/55/CE sull'emissione di inquinanti gassosi e di particolato.



attività specifico che riguarda i trasporti urbani;

4. poiché l'accessibilità è un elemento essenziale dello sviluppo e deve essere affrontata nel quadro di un approccio integrato di politica urbana, chiede alle istituzioni dell'Unione europea di promuovere gli scambi delle buone prassi tra autorità locali e nazionali e invita la Commissione a controllare l'applicazione della normativa europea per promuovere l'accessibilità dei disabili, segnatamente delle norme che regolamentano le procedure di appalto, le quali richiedono espressamente che il progetto sia adattato alle esigenze di tutti gli utenti;
5. sostiene lo sviluppo dei trasporti pubblici che utilizzano fonti di energia sostenibili e sollecita la creazione di un equilibrio migliore tra trasporti individuali e collettivi nelle aree urbane;
6. sottolinea la necessità di sostenere l'introduzione di tali iniziative mediante un adeguato finanziamento dell'UE, segnatamente grazie a programmi e stanziamenti specifici, come CIVITAS<sup>1</sup>; concorda con la Commissione sul fatto che esiste la possibilità di ottenere un aiuto finanziario per affrontare le priorità ambientali delle aree urbane nel quadro del regolamento Life+, del Fondo di coesione, dei Fondi strutturali, nonché del Programma quadro di ricerca e si oppone quindi a qualunque taglio dei rispettivi bilanci; pone in luce, tuttavia, l'esigenza di individuare fonti di stanziamenti integrativi specifici per affrontare le nuove sfide della strategia sull'ambiente urbano;
7. sottolinea con particolare interesse che la mobilità, la qualità della vita, la tutela dell'ambiente e l'equilibrio modale hanno beneficiato di esperimenti come quelli di Londra e Stoccolma;
8. sottolinea la necessità di promuovere un maggiore utilizzo dei trasporti pubblici e collettivi nelle aree urbane; ritiene inoltre che i servizi del trasporto urbano debbano essere orientati in funzione dei requisiti della pianificazione spaziale (distretti del centro cittadino, zone esterne, collegamenti con gli aeroporti, le stazioni, le aree industriali, i negozi, ecc.), delle necessità dei cittadini e dei mutamenti demografici (anziani, disabili, ecc.).

---

<sup>1</sup> CIVITAS: CItY-VITAlity-Sustainability, CIVITA I (20022006) e CIVITAS II (20052009) hanno un bilancio generale di più di 300 milioni.

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	La strategia tematica sull'ambiente urbano	
<b>Riferimenti</b>	2006/2061(INI)	
<b>Commissione competente per il merito</b>	ENVI	
<b>Commissione competente per parere</b> Annuncio in Aula	TRAN 16.3.2006	
<b>Cooperazione rafforzata</b>		
<b>Relatore per parere</b> Nomina	Seán Ó Neachtain 24.1.2006	
<b>Esame in commissione</b>	21.3.2006	18.4.2006
<b>Approvazione degli emendamenti</b>	19.4.2006	
<b>Esito della votazione finale</b>	favorevoli:	41
	contrari:	0
	astensioni:	0
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Janusz Onyszkiewicz, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle	
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Den Dover, Nathalie Griesbeck, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Kathy Sinnott, Dominique Vlasto, Jan Marinus Wiersma	
<b>Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>		

1.6.2006

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER LO SVILUPPO REGIONALE**

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

su una strategia tematica sull'ambiente urbano  
(2006/2061(INI))

Relatrice per parere: Gisela Kallenbach

### **SUGGERIMENTI**

La commissione per lo sviluppo regionale invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. appoggia le raccomandazioni della Commissione secondo cui è opportuno adottare un approccio integrato alla gestione dell'ambiente urbano e ritiene che, se applicato a livello locale con l'appoggio degli Stati membri, tale approccio dovrebbe essere considerato come uno dei criteri per la concessione di risorse a titolo dei Fondi strutturali e di prestiti BEI;
2. ritiene che il progetto per un trasporto urbano sostenibile dovrebbe comprendere la promozione dei trasporti pubblici, sostenuta da finanziamenti UE destinati a progetti per infrastrutture di trasporto pubblico, come l'estensione dei sistemi di park & ride, l'introduzione di metodi di trasporto ecocompatibili e la costruzione di piste ciclabili;
3. sollecita la Commissione a semplificare gli obblighi di notifica delle autorità locali concernenti le vigenti normative comunitarie in materia ambientale introducendo un unico formulario integrato di notifica in modo da ridurre la burocrazia;
4. giudica indispensabile che la Commissione elabori un elenco di indicatori nelle linee guida tecniche sulla base degli obblighi ed obiettivi attuali ai sensi della pertinente normativa UE in materia ambientale; ritiene, inoltre, che i concetti integrati debbano prevedere obiettivi misurabili;
5. invita gli Stati membri ad adottare misure volte a ridurre l'uso del terreno ed in particolare, nel quadro dei loro programmi di sviluppo urbano, a limitare lo sviluppo edilizio sui terreni agricoli e ad estenderlo nelle aree dismesse, nonché a proteggere le zone verdi esistenti, come i parchi urbani e le riserve naturali;

6. si compiace dell'intenzione della Commissione di promuovere lo scambio di migliori prassi a livello comunitario e propone di incoraggiare altresì, al fine di evitare errori nello sviluppo urbano in futuro, uno scambio onesto ed aperto di esperienze negative per mezzo di campagne - che possono essere gestite da associazioni di città - destinate sia ai funzionari che ai rappresentanti eletti; sostiene l'attività della Commissione volta ad istituire un portale tematico Internet per le autorità locali;
7. pone l'accento sull'importanza delle attività di ricerca in relazione alla politica urbana, comprese le questioni relative alle forniture di gas ed elettricità, al riscaldamento e al condizionamento d'aria nonché al trattamento dei rifiuti ed esorta la Commissione a reintegrare disposizioni specifiche al riguardo nel Settimo programma quadro di ricerca;
8. giudica di estrema importanza sostenere una rete di punti focali nazionali per le tematiche urbane, come la Rete europea dei Centri di risorse per le politiche urbane (European Urban Knowledge Network) e si rallegra della continuazione del sostegno al programma URBACT nel quadro della politica di coesione proposta per il periodo 2007-2013;
9. sollecita la Commissione ad approfondire maggiormente il significato del rapporto tra città e territorio circostante ai fini di uno sviluppo urbano sostenibile che contribuisce alla coesione globale dell'UE e, invita, a tale riguardo, la Commissione e gli Stati membri a promuovere un siffatto sviluppo urbano sostenibile;
10. esorta la Commissione a considerare il ruolo dei cittadini interessati nell'attuazione di concetti di sviluppo urbano sostenibile;
11. incoraggia la Commissione a condurre, nell'ambito della consultazione del 2009, una valutazione intermedia relativa all'attuazione delle linee guida tecniche.

## MOTIVAZIONE

Nelle aree urbane vive circa l'80 per cento della popolazione europea. Ciò comporta inevitabilmente gravi ripercussioni ambientali. Con la proposta di una strategia tematica sull'ambiente urbano, la Commissione intende migliorare le condizioni ambientali nelle città europee. Si tratta di una delle sette strategie previste dal Sesto programma d'azione per l'ambiente, finalizzate a riunire i numerosi singoli piani già esistenti in un approccio integrato.

Le città sono i motori della crescita e dell'occupazione.<sup>1</sup> In questo ruolo le città competono anche tra di loro sul piano dell'insediamento degli investitori e della realizzazione di immobili abitativi attraenti. L'inarrestabile occupazione del territorio nell'Unione europea, che procede ad un ritmo di 120 ettari al giorno, rappresenta un ostacolo allo sviluppo sostenibile. Le superfici destinate a misure compensative e sostitutive di diritto ambientale all'interno delle città continuano a ridursi. I Fondi strutturali potrebbero pertanto trovare un'applicazione privilegiata nell'utilizzo di terreni attivi o abbandonati. Di tale aspetto, rilevante dal punto di vista ambientale, si dovrà tenere conto in particolare al momento della redazione dei programmi quadro nazionali e dei programmi operativi. Un concetto integrato per la politica ambientale locale che includa un piano di trasporto urbano sostenibile dovrebbe essere privilegiato ai fini dell'assegnazione di Fondi strutturali.

Per poter misurare il successo della strategia tematica, è indispensabile che la Commissione introduca nelle Linee guida tecniche una lista di indicatori chiave. Sono necessari indicatori e sistemi di valutazione a livello comunitario tali da rendere comparabili problematiche e successi. Essi contribuiscono inoltre a definire l'orientamento generale delle spese, delle progettazioni e degli sviluppi futuri. Un'ampia partecipazione pubblica alle attività di redazione e valutazione offrirebbe l'opportunità di trasmettere gli obiettivi e i contenuti delle politiche europee.

In questo contesto ci si rammarica che la Commissione non menzioni in misura sufficiente l'importante ruolo svolto dalle parti sociali nella proficua attuazione di un progetto integrato sulla politica ambientale locale. I traguardi politici possono essere raggiunti più facilmente laddove essi vengono elaborati ed attuati in collaborazione con i cittadini interessati. Ciò permette una maggiore identificazione con le misure e gli obiettivi concordati.

Nel delineare la strategia, la Commissione non tiene conto dell'importanza dell'interazione tra le città e il territorio circostante. Tuttavia tale legame è di natura simbiotica: un buon accesso ai mezzi di trasporto pubblici nelle aree periurbane comporta la riduzione del trasporto privato all'interno delle città. La creazione di aree verdi urbane può contenere la fuga verso la campagna circostante. Inoltre la presenza di spazi destinati al rilassamento ed allo svago nelle aree intorno alle città è in grado di accrescere la qualità di vita di un'intera regione. Le aree urbane e suburbane necessitano di strutture eterogenee dotate di negozi, case e opportunità di lavoro, al fine di minimizzare l'afflusso di pendolari.

In generale, è motivo di rammarico che nel documento definitivo della Commissione non

---

<sup>1</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione. La politica di coesione e le città. 23.11.2005.

siano più contenute molte raccomandazioni positive presenti nella prima comunicazione.<sup>1</sup> Ciononostante va accolto favorevolmente il fatto che gli obiettivi previsti da tale strategia non debbano essere conseguiti per mezzo di un nuovo regolamento. Le amministrazioni comunali non presentano deficit in termini di obiettivi, bensì in termini di attuazione degli obblighi vigenti. Pertanto la strategia dovrebbe contribuire alla riduzione della burocrazia, sintetizzando e semplificando gli obblighi di relazione comunali in un obbligo di relazione integrato.

Ci si rallegra per l'intenzione di incentivare lo scambio di esperienze mediante la messa in rete. Per evitare di creare altre banche dati sulle migliori prassi che andrebbero ad aggiungersi all'elevato numero di quelle già esistenti, bisognerebbe dare la priorità a cooperazioni orientate alla pratica. Inoltre lo scambio di esperienze può contribuire ad evitare di commettere errori.

In questo contesto, l'istituzione di reti relative all'ambiente urbano riveste un ruolo particolare. Esse dovrebbero beneficiare di incentivi nell'ambito della nuova politica di coesione. La valutazione delle esperienze per mezzo di URBACT, una rete pilota di punti di contatto nazionali, potrebbe essere utilizzata per inaugurare un "Programma quadro europeo per lo scambio di esperienze in materia di sviluppo urbano".

Lo sviluppo delle città e la politica ambientale urbana sono fortemente connessi con le sfide sociali, economiche, territoriali e demografiche. Occorre pertanto elaborare approcci risolutivi in grado di apportare innovazioni. A tale scopo appare indispensabile la ripresa delle ricerche in materia nell'ambito del Settimo programma quadro di ricerca<sup>2</sup>.

La valutazione intermedia prevista per il 2009 costituisce uno strumento appropriato per esaminare il miglioramento delle condizioni ambientali urbane e l'efficienza delle risorse economiche utilizzate a tale scopo, nonché trarne le relative conclusioni.

---

<sup>1</sup> COM(2004) 0060

<sup>2</sup> COM(2005) 0119.

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Strategia tematica sull'ambiente urbano
<b>Riferimenti</b>	2006/2061(INI)
<b>Commissione competente per il merito</b>	ENVI
<b>Parere espresso da</b> Annuncio in Aula	REGI 16.3.2006
<b>Cooperazione rafforzata – annuncio in Aula</b>	-
<b>Relatore per parere</b> Nomina	Gisela Kallenbach 22.2.2006
<b>Relatore per parere sostituito</b>	-
<b>Esame in commissione</b>	25.4.2006
<b>Approvazione</b>	30.5.2006
<b>Esito della votazione finale</b>	+ :                   28 - :                   1 0 :                   1
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Stavros Arnaoutakis, Elspeth Attwooll, Jean Marie Beaupuy, Jana Bobošíková, Graham Booth, Hanna Foltyn-Kubicka, Gerardo Galeote Quecedo, Eugenijus Gentvilas, Zita Gurmai, Marian Harkin, Konstantinos Hatzidakis, Alain Hutchinson, Mieczysław Edmund Janowski, Gisela Kallenbach, Constanze Angela Krehl, Jamila Madeira, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszevska, Margie Sudre
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Jan Březina, Den Dover, Mojca Drčar Murko, Emanuel Jardim Fernandes, Nikolaos Vakalis
<b>Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	-
<b>Osservazioni (disponibili in una sola lingua)</b>	...

## PROCEDURA

<b>Titolo</b>	Strategia tematica sull'ambiente urbano		
<b>Numero di procedura</b>	2006/2061(INI)		
<b>Commissione competente per il merito</b> Annuncio in Aula dell'autorizzazione	ENVI 16.3.2006		
<b>Commissione(i) competente(i) per parere</b> Annuncio in Aula	TRAN 16.3.2006	REGI 16.3.2006	ITRE 16.3.2006
<b>Pareri non espressi</b> Decisione	ITRE 21.2.2006		
<b>Cooperazione rafforzata</b> Annuncio in Aula			
<b>Relatore(i)</b> Nomina	Gyula Hegyi 29.11.2005		
<b>Relatore(i) sostituito(i)</b>			
<b>Esame in commissione</b>	22.2.2006	3.5.2006	
<b>Approvazione</b>	21.6.2006		
<b>Esito della votazione finale</b>	+ 33 - 4 0 13		
<b>Membri titolari presenti al momento della votazione finale</b>	Adamos Adamou, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gyula Hegyi, Mary Honeyball, Dan Jørgensen, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Urszula Krupa, Aldis Kuškis, Peter Liese, Marios Matsakis, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Dimitrios Papadimoulis, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman		
<b>Supplenti presenti al momento della votazione finale</b>	Margrete Auken, María del Pilar Ayuso González, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Milan Gaľa, Genowefa Grabowska, Ambroise Guellec, Erna Hennicot-Schoepges, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Miroslav Mikolášik, Renate Sommer, Andres Tarand		
<b>Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale</b>	Sepp Kusstatscher		
<b>Deposito</b>	29.6.2006		
<b>Osservazioni (disponibili in una sola lingua)</b>			