



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 11.1.2006
COM(2005) 718 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO
Y AL PARLAMENTO EUROPEO**

sobre una Estrategia temática para el medio ambiente urbano

{SEC(2006) 16}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

sobre una Estrategia temática para el medio ambiente urbano

1. INTRODUCCIÓN

Las zonas urbanas desempeñan un importante papel en el cumplimiento de los objetivos de la Estrategia de la Unión Europea para un desarrollo sostenible¹. En estas zonas es donde el encuentro de las dimensiones ambientales, económicas y sociales es más palpable². En las ciudades se concentran muchos problemas medioambientales, pero también son el motor económico y el centro de operaciones de los negocios y la inversión. Cuatro de cada cinco europeos viven en ciudades y su calidad de vida depende directamente del estado del entorno urbano. Una elevada calidad de ese entorno contribuye también a hacer realidad la prioridad de la nueva Estrategia de Lisboa de «*hacer de Europa un lugar más atractivo para trabajar e invertir*»: ese atractivo es el que conseguirá realizar su potencial de crecimiento y de creación de empleo. Las ciudades son, pues, claves en la aplicación del Programa de Lisboa³.

Sin embargo, el estado del medio ambiente urbano europeo es motivo de una inquietud cada vez mayor. Los retos medioambientales a que se enfrentan las ciudades tienen importantes repercusiones en la salud y en la calidad de vida de sus habitantes, pero también en el rendimiento económico de las ciudades mismas. El Sexto Programa de Acción Comunitario en materia de Medio Ambiente instaba a que se elaborara una estrategia temática para el medio ambiente urbano con el fin de «*contribuir a una mejor calidad de vida mediante un enfoque integrado centrado en las zonas urbanas*» y de hacer posible «*un alto nivel de calidad de vida y bienestar social para los ciudadanos proporcionando un medio ambiente en el que los niveles de contaminación no tengan efectos perjudiciales sobre la salud humana y el medio ambiente y fomentando un desarrollo urbano sostenible*».

En consonancia con dicho Sexto Programa de Acción, la Comisión expuso su análisis inicial de los retos que se presentan ante las zonas urbanas en una Comunicación intermedia⁴, y sugirió acciones en cuatro temas prioritarios: gestión del entorno urbano, transporte sostenible, construcción y urbanismo, en especial mediante la incorporación de buenas prácticas y posibles obligaciones comunitarias a la hora de adoptar planes a nivel local. La presente estrategia se basa en las amplias consultas efectuadas con los interesados y en un profundo análisis de las posibles vías a seguir.

¹ COM(2001)264

² Así se plasma en el Acuerdo de Bristol: <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>

³ COM(2005)330

⁴ «Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano» COM(2004)60

2. RETOS MEDIOAMBIENTALES DE LAS ZONAS URBANAS

La mayor parte de las ciudades comparten una serie de problemas medioambientales tales como la deficiente calidad del aire, niveles elevados de circulación y congestión y de ruido ambiental, un entorno construido de mala calidad, emisiones de gases de efecto invernadero, crecimiento urbano desordenado y generación de residuos y de aguas residuales.

Entre las causas de los problemas figuran los cambios en las formas de vida (dependencia cada vez mayor del coche, aumento del número de personas que viven solas, creciente uso de los recursos per capita) y los cambios demográficos, factores estos que han de tenerse en cuenta en la búsqueda de soluciones. Esas soluciones han de tener visión de futuro e incorporar aspectos de prevención ante el riesgo, tales como la previsión de las repercusiones del cambio climático (por ejemplo, mayores posibilidades de inundaciones) o la reducción gradual de la dependencia de los combustibles sólidos.

El hecho de que las causas de los problemas que aquejan a las ciudades estén relacionadas entre sí los hace particularmente complejos. Las iniciativas locales para resolver un problema pueden ocasionar otros en otros campos o pueden estar reñidas con otras políticas a nivel nacional o regional. Por ejemplo, la política de mejora de la calidad del aire mediante la adquisición de autobuses limpios puede verse obstaculizada por el crecimiento del transporte privado ocasionado por decisiones de ordenamiento del suelo (es el caso de la construcción de aparcamientos en el centro urbano). Los problemas de la mala calidad del entorno construido están relacionados a menudo con problemas socioeconómicos subyacentes.

Comúnmente se reconoce que las autoridades locales que más éxitos cosechan son las que se valen de enfoques integrados para la gestión del entorno urbano y adoptan planes de acción estratégicos a medio plazo en los que se analizan en detalle los vínculos entre las distintas políticas y obligaciones, incluso a distintos niveles administrativos (véase el anexo). Las obligaciones impuestas a nivel local, regional, nacional o europeo (entre ellas, el ordenamiento del suelo, el ruido o la calidad del aire) pueden aplicarse con mayor eficacia a nivel local cuando se integran en un marco estratégico local de gestión.

3. EL VALOR AÑADIDO DE LA ACTUACIÓN A NIVEL COMUNITARIO

El papel de las administraciones locales es decisivo a la hora de mejorar el medio ambiente urbano. La diversidad del entorno urbano en cuanto a historia, geografía, clima o condiciones administrativas y jurídicas requiere soluciones hechas a medida y desarrolladas a nivel local. La aplicación del principio de subsidiariedad, según el cual la actuación debe realizarse en el nivel más eficaz, también supone que ésta se inscriba en el plano local.

Ahora bien, este entorno necesita que se actúe a todos los niveles y tanto las autoridades nacionales y regionales, como la UE tienen un papel propio que desempeñar.

En algunas ciudades ya existen numerosas soluciones, pero no se han difundido o aplicado lo suficiente. La UE es el cauce más adecuado para respaldar a los Estados miembros y a las autoridades locales en el fomento de las mejores prácticas facilitando su uso generalizado e impulsando una creación más efectiva de redes de intercambio de experiencias entre ciudades. La UE puede ofrecerles apoyo financiero en sus inversiones para hacer frente a las prioridades medioambientales y en la creación de capacidades liberando fondos para investigación y formación, desarrollando la orientación adecuada y animando al establecimiento de centros nacionales de asesoramiento.

Como resalta esta estrategia, es fundamental que los Estados miembros aprovechen las oportunidades que se les ofrecen en el plano comunitario en beneficio de las autoridades locales. También se les invita a que apoyen a estas últimas a cumplir los objetivos de la estrategia impulsando una estrecha colaboración y coordinación entre los órganos administrativos correspondientes en la búsqueda de soluciones efectivas para sus ciudades y regiones.

En las numerosas consultas que se han mantenido, todos los interesados, incluidos los Estados miembros⁵, han valorado positivamente la importancia de la evaluación de los problemas del medio ambiente urbano, la necesidad de actuar en todos los niveles y el valor añadido de la participación de la Unión. La Comisión ha examinado diferentes opciones, incluso la conveniencia de legislar para asegurar que la gestión integrada se haga a nivel local (véase la evaluación del impacto). Sin embargo, dada la diversidad de las zonas urbanas y de las obligaciones actuales de carácter nacional, regional y local, unidas a las dificultades de establecer normas comunes para todos los problemas, se decidió que la legislación no es el mejor medio de alcanzar los objetivos de la estrategia. La mayor parte de los Estados miembros y de las administraciones locales han apoyado este planteamiento, poniendo en tela de juicio la necesidad de establecer obligaciones comunitarias de carácter vinculante para la gestión medioambiental y los planes de transporte.

4. OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA

Las medidas que se ofrecen en esta estrategia tienen por objeto contribuir a una mejor aplicación de la actual política y legislación medioambiental de la UE a nivel local prestando apoyo y animando a las autoridades locales a adoptar un enfoque más integrado de la gestión urbana y exhortando a los Estados miembros a colaborar en el proceso y a sacar el mayor partido de las oportunidades ofrecidas a nivel comunitario.

De aplicarse en todos los niveles de actuación, la estrategia contribuirá en definitiva a mejorar la calidad del entorno urbano, haciendo de las ciudades lugares más atractivos y sanos para vivir, trabajar e invertir, y reduciendo las repercusiones medioambientales adversas de las ciudades en el medio ambiente en su conjunto, como por ejemplo en lo que atañe al cambio climático

⁵ Conclusiones del Consejo de 14.10.2004

5. LAS MEDIDAS

El planteamiento integral de la gestión medioambiental a nivel local, y del transporte en particular, basado en la consulta efectiva de todos los interesados, es vital para la aplicación con éxito de la legislación de medio ambiente y para lograr mejoras duraderas en la calidad y el comportamiento ambiental. Está claro que es necesario apoyar a las autoridades locales en la adopción de estas técnicas de gestión.

5.1. Orientación sobre la gestión integrada del medio ambiente

Adoptar un enfoque integrado para la gestión del medio urbano contribuye a evitar conflictos entre las diversas políticas e iniciativas dedicadas a las zonas urbanas y a alcanzar una visión a largo plazo del desarrollo de las ciudades. Además de las iniciativas voluntarias Programa Local 21 y Compromisos de Aalborg⁶, varios Estados miembros cuentan con medidas legislativas o con mecanismos que exigen la gestión integrada del medio urbano⁷.

Los enfoques integrados se traducen en una mejor planificación y en resultados más palpables. Para una aplicación efectiva de las medidas, es crucial definir con claridad los objetivos, las metas, la aceptación de responsabilidades, los procedimientos de seguimiento, las consultas públicas, las formas de revisión y auditoría y la presentación de informes. Muchas ciudades que ya han cosechado buenos frutos han puesto en práctica sistemas de gestión medioambiental tales como EMAS o ISO 14001 para garantizar la realización efectiva de los objetivos políticos y el escrutinio público de lo realizado. Las campañas de información sobre las mejoras conseguidas también revisten importancia (por ejemplo, la Semana europea de la movilidad).

La Comisión recomienda encarecidamente a las autoridades locales que den los pasos necesarios para aplicar en mayor medida la gestión integrada a nivel local y exhorta a las autoridades nacionales y regionales a respaldar el proceso.

La Comisión aportará en 2006 orientación técnica sobre la gestión integrada del medio ambiente, inspirándose en experiencias anteriores, presentando ejemplos de buenas prácticas y remitiéndose a la normativa comunitaria al respecto, por ejemplo, las directivas sobre el agua, el ruido, los residuos y el ahorro energético.

5.2. Orientación sobre planes de transporte urbano sostenible

El transporte urbano, tan fundamental para el ciudadano y la actividad económica, tiene consecuencias directas en la contaminación atmosférica y acústica, la congestión y las emisiones de CO₂. La adopción y aplicación de planes de transporte urbano es obligatoria en algunos Estados miembros⁸, en algunas de cuyas ciudades se han adoptados planes voluntarios para mejorar la calidad de vida o para adecuarse a las normas comunitarias de protección de la salud humana (es el caso de la calidad del aire).

⁶ www.aalborgplus10.dk

⁷ Bélgica (Flandes), Dinamarca, Francia, Hungría, Polonia, Eslovenia: legislación; Chipre, República Checa: mecanismos en estudio; RU: algunos elementos.

⁸ Francia, RU: legislación; Chipre, República Checa: mecanismos en estudio; Italia: algunos elementos.

La planificación efectiva del transporte requiere una perspectiva de previsión a largo plazo de las necesidades financieras para infraestructura y vehículos, de incentivos para promover un transporte público de gran calidad, el uso de la bicicleta o los desplazamientos a pie y de coordinación con los usos del suelo en los niveles administrativos adecuados. La planificación del transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, que abarca todos los modos de transporte, ha de tener en cuenta todos los aspectos de la seguridad, el acceso a bienes y servicios, la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de gases de efecto invernadero, tan relacionadas con el consumo energético, y la ordenación del suelo. Las soluciones han de ser «a medida», basarse en una amplia consulta del ciudadano y de las otras partes interesadas, y fijarse metas siempre con los ojos puestos en la situación local concreta. La Comisión exhorta vivamente a las administraciones locales a desarrollar y poner en práctica planes de transporte urbano sostenible.

La Comisión aportará en 2006 orientación técnica sobre los principales aspectos de los planes de transporte siguiendo las recomendaciones del Grupo de expertos de 2004⁹ y dará a conocer ejemplos de las mejores prácticas.

5.3. Apoyo al intercambio de buenas prácticas en toda la Unión

La importancia del acceso de las autoridades locales a las soluciones ya existentes reside en la posibilidad de permitirles aprender de otros y desarrollar soluciones adaptadas a su situación específica. Para ello deberá contarse con información bien estructurada, asequible y avalada por expertos confirmados.

5.3.1. Creación de redes y proyectos de demostración

El intercambio de experiencias entre las administraciones locales financiado por la Comisión dentro del «Marco de cooperación»¹⁰ vino a demostrar las muchas ventajas de trabajar juntos para desarrollar soluciones en cada situación concreta basadas en las respectivas experiencias y dificultades. La Comisión propondrá seguir apoyando actividades comparables dentro del nuevo Reglamento LIFE +¹¹. La Política de cohesión¹² y el programa Marco de Investigación ofrecerán oportunidades similares así como proyectos de demostración sobre un abanico de temas de medio ambiente urbano.

A través de estos instrumentos, la Comisión ofrecerá a las autoridades locales y regionales su apoyo para el intercambio de buenas prácticas y para proyectos de demostración sobre temas urbanos. Se exhorta a esas autoridades y a los Estados miembros a que saquen el mayor partido posible de estas oportunidades.

5.3.2. Red de centros nacionales de coordinación sobre temas urbanos

Las autoridades locales vienen dando cuenta de dificultades de acceso a la información sobre iniciativas que ya han alcanzado resultados prometedores. De la mayor parte de las buenas prácticas observadas no se realiza una evaluación

⁹ europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf

¹⁰ Decisión 1411/2001/EC

¹¹ COM(2004)621

¹² COM(2004)495

independiente ni se tiene acceso a ellas en un único lugar. La Comisión cofinancia dentro de URBACT una red piloto de centros nacionales de coordinación («Plataforma europea del conocimiento»¹³) que proporcione información estructurada y evaluada sobre temas sociales, económicos y medioambientales de las zonas urbanas en respuesta a la demanda de información de las autoridades locales.

La Comisión evaluará esta red piloto (a finales de 2006) y estudiará la posibilidad de utilizarla como pieza para la construcción de un «Programa marco europeo de intercambio de experiencias en el desarrollo urbano» dentro de la Política de cohesión propuesta para el periodo 2007-2013.

5.4. Portal de Internet de la Comisión abierto a las autoridades locales

En la actualidad las comunicaciones, resultados de investigaciones, estudios y medios de orientación de utilidad para las autoridades locales se encuentran repartidos en diferentes sitios *web* de la Comisión, lo que dificulta su disponibilidad.

Como parte del Plan de acción para mejorar la comunicación de la Comisión sobre Europa¹⁴ la Comisión está explorando el desarrollo de portales temáticos en el sitio *web* Europa para ciertos usuarios especializados. Un portal proporcionaría enlaces a toda la información de relieve y mejoraría el flujo informativo.

La Comisión evaluará si es viable establecer un portal temático para autoridades locales.

5.5. Formación

Muchas son las administraciones locales que han señalado la necesidad de una capacitación específica para adoptar un enfoque integrado de la gestión en el que se incluya la participación de múltiples sectores, la formación sobre legislación específica en materia de medio ambiente, la participación efectiva de la población y el impulso al cambio de conducta del ciudadano.

Los interesados estiman que la formación «cara a cara», en la que se involucren las autoridades nacionales, regionales y locales, es el método de aprendizaje más valioso. El futuro Reglamento LIFE+ se ha propuesto precisamente para apoyar la capacidad local de colaboración en la puesta en práctica de la política medioambiental. Ello podría incluir programas de intercambio para funcionarios locales.

La propuesta de la Comisión relativa al fondo Social Europeo¹⁵ también ofrece oportunidades para dar mayor eficacia a la actuación de las administraciones públicas a nivel regional y local.

¹³ La plataforma está dirigida por el Ministerio del Interior de los Países Bajos y cuenta con la participación de 15 Estados miembros.

¹⁴ SEC(2005)985

¹⁵ COM(2004)493

La Comisión se servirá del nuevo Reglamento LIFE+ y de otros instrumentos para apoyar la creación de capacidades de las administraciones locales y regionales en temas de gestión urbana y exhorta a los Estados miembros a tomar la iniciativa.

5.6. La experiencia de otros programas comunitarios de apoyo

Para alcanzar sus objetivos, la estrategia habrá de inspirarse igualmente en las oportunidades que presentan otras políticas.

5.6.1. Política de cohesión

Las propuestas de la Comisión para el Fondo de Cohesión¹⁶ y los Fondos Estructurales¹⁷ en el periodo 2007-2013 ofrecen importantes oportunidades de apoyo para tratar las prioridades medioambientales de las zonas urbanas (entre ellas, la gestión de residuos, el tratamiento de las aguas residuales, la calidad del aire, el transporte público respetuoso del entorno, el ahorro energético, la rehabilitación del suelo contaminado y las estrategias integradas para la regeneración urbana).

La Comisión exhorta vivamente a los Estados miembros a servirse de estas oportunidades para hacer frente a los problemas que aquejan a las zonas urbanas y a hacer que los Marcos estratégicos nacionales de referencia les dediquen la debida atención.

5.6.2. Investigación

Gran parte de la investigación comunitaria sobre temas urbanos ya se ha realizado¹⁸ y su difusión se mejorará gracias a las acciones recogidas en los puntos 5.3 y 5.4. La propuesta de la Comisión relativa al Séptimo Programa Marco de Investigación¹⁹ señala la utilidad de llevar a cabo nuevas investigaciones sobre gestión urbana innovadora, rehabilitación del entorno artificial (incluido el patrimonio cultural), riesgo medioambiental, ahorro energético, vehículos limpios y combustibles alternativos, movilidad y todos los aspectos de la seguridad.

La Comisión ofrecerá su apoyo a nuevas investigaciones sobre el medio urbano e implicará activamente a las autoridades locales empeñándose en facilitarles la documentación correspondiente en numerosas lenguas para permitir su uso a nivel local.

6. SINERGIAS CON OTRAS POLÍTICAS

La presente estrategia es transversal pues se adentra en numerosos tipos y temas medioambientales. Está llamada a contribuir a la consecución de las prioridades del Sexto Programa de Acción en materia de medio ambiente y de otras estrategias temáticas.

¹⁶ COM(2004)494

¹⁷ COM(2004)495

¹⁸ Por ejemplo, 145 proyectos sobre «La ciudad del mañana y el patrimonio cultural»

¹⁹ COM(2005)119

Las diferentes políticas de protección del medio ambiente (calidad del aire, ruido, etc.) requieren la elaboración de planes reductores. Al situar estos planes en un marco local integrado, como se propone aquí, podrán desarrollarse sinergias entre muchos campos de acción y obtenerse mejores resultados tanto para el medio ambiente como para la calidad general de vida en las ciudades.

6.1. Cambio climático

A las zonas urbanas corresponde una importante labor ya sea en la adaptación al cambio climático o en la merma de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Estas zonas son vulnerables ante consecuencias del cambio climático tales como inundaciones, olas de calor o periodos más frecuentes y acusados de escasez de agua. Los planes de gestión urbana integrada deberán incorporar medidas para limitar el **riesgo medioambiental** que permitan a las zonas urbanas afrontar mejor ese cambio.

Los ámbitos prioritarios en los que han de intervenir las autoridades locales para reducir los gases de efecto invernadero son el transporte y la construcción.

Una mayor implantación de **planes de transporte urbano sostenible**, que incluyan medidas específicas para promover el uso de vehículos de bajo índice de emisiones de CO₂ y de bajo consumo energético, contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel local.

La construcción sostenible mejora el rendimiento energético coadyuvando a la reducción de las emisiones de CO₂. Las autoridades locales pueden impulsar formas sostenibles de construcción mediante la sensibilización del ciudadano, fijando e imponiendo normas cuando sea posible y haciendo suyas las mejores prácticas en sus propios edificios y en aquellos cuya construcción adjudiquen a través de contratación pública respetuosa del medio ambiente. En este sentido, no debe restarse importancia a la rehabilitación de edificios ya existentes. La Comisión anima vivamente a los Estados miembros y a las autoridades regionales y locales a desarrollar programas de fomento de la construcción sostenible en sus ciudades.

Para impulsar la eficiencia energética y el uso de las energías renovables a nivel regional y local, y en apoyo de su **política energética**, la Comisión seguirá valiéndose del programa «Energía inteligente para Europa»²⁰. El Libro Verde sobre la eficiencia energética²¹ se plantea la posibilidad de ampliar a edificios pequeños, una vez reformados, la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios²².

Para llevar a cabo la **comparación de edificios** en toda Europa y promover el **intercambio de mejores prácticas**, la Comisión ha encargado al Comité Europeo de Normalización (CEN) la elaboración de métodos para evaluar el comportamiento medioambiental de los edificios (más allá del simple aspecto energético)²³.

²⁰ Eficiencia energética de los edificios y la industria (SAVE), cogeneración de calor y electricidad, fuentes nuevas y renovables de electricidad, calor y biocarburantes (ALTENER), temas de energía en el transporte (STEER).

²¹ COM(2005)265

²² Directive 2002/91/EC

²³ Mandato M/350 del CEN

6.2. Naturaleza y biodiversidad

La planificación urbana sostenible (utilización adecuada del suelo) contribuirá a reducir la expansión incontrolada y la pérdida de hábitats naturales y de la diversidad biológica. La gestión integrada del medio urbano deberá propiciar políticas de utilización del suelo sostenibles que eviten el crecimiento urbano desordenado y reduzcan el sellado del suelo, así como prever la **promoción de la biodiversidad urbana** y despertar la sensibilidad del ciudadano.

La estrategia temática para la **protección del suelo**, en curso de elaboración, tratará con probabilidad la rehabilitación y reutilización de las zonas industriales abandonadas así como la planificación del ahorro de espacio con el fin de aminorar el sellado de suelos y asegurar un uso racional.

6.3. Medio ambiente y calidad de vida

Los planes sostenibles de transporte urbano contribuirán a reducir la contaminación atmosférica y acústica y, al impulsar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie, a mejorar la **salud** y combatir la obesidad. Los métodos sostenibles de construcción incrementarán la comodidad, la seguridad y la accesibilidad reduciendo las repercusiones negativas de la contaminación interior y exterior en la salud, en especial la debida a las partículas procedentes de los sistemas de calefacción.

La legislación actual sobre la **calidad del aire**²⁴ exige la implantación de planes cuando se sobrepasan, o pueden llegar a sobrepasarse, los valores límite. Son situaciones que se experimentan en muchas ciudades, ante todo debido a la contaminación por partículas (PM₁₀) procedentes principalmente de la circulación viaria y las instalaciones de combustión. Dentro de su Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica²⁵, la Comisión estudiará la posibilidad de fijar objetivos y medidas²⁶ dirigidos a frenar la contaminación por partículas y ozono, con medidas comunitarias sobre transporte, vehículos nuevos y pequeñas instalaciones de combustión. Lograr esos objetivos de alcance comunitario para la calidad del aire supone un enfoque integrado que implique a las autoridades urbanas, de igual manera que los planes de transporte urbano sostenible y la mayor integración en la gestión, incluida la calefacción por distritos, podría permitir a las ciudades cumplir con esas obligaciones.

El **transporte** desempeña un papel primordial dentro del cambio climático, la calidad del aire y el desarrollo sostenible. La Comisión se propone establecer un amplio abanico de acciones para la mejora del entorno urbano, en las que se incluyan nuevas normas para vehículos (EURO 5, EURO VI), reflexionar sobre medidas que promuevan un mayor uso de las tarifas diferenciadas en zonas sensibles desde el punto de vista medioambiental y por las que se designen zonas de bajas emisiones con limitaciones para el transporte contaminante. La Comisión ha adoptado

²⁴ europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm

²⁵ COM(2005)446

²⁶ Tales medidas habrán de someterse a una evaluación de impacto

recientemente una propuesta de directiva sobre la adquisición de vehículos limpios por parte de las autoridades públicas²⁷.

Como parte de la revisión de la Política común de transportes²⁸ la Comisión se propone analizar la necesidad de emprender ulteriores acciones en el ámbito del transporte urbano, en especial examinando el papel de los vehículos particulares en la ciudad y los medios de mejorar la calidad del transporte público.

La Comisión prevé continuar financiando la iniciativa CIVITAS²⁹ que permite a las ciudades lograr importantes cambios en el reparto por modos de transporte, fomentar el uso de vehículos más limpios y hacer frente a la congestión. CIVITAS respalda asimismo la formación, el intercambio de información y la asimilación de resultados.

La legislación comunitaria³⁰ exige la preparación de mapas del ruido y de planes de acción sobre el **ruido ambiental** para su reducción en las principales zonas urbanas en las que los niveles de exposición pueden ser perjudiciales para la salud humana y para la protección de las zonas tranquilas ante el aumento de la contaminación acústica. Los Planes de transporte urbano sostenible servirán de ayuda a la hora de cumplir estos requisitos determinando las medidas idóneas para tratar el ruido de esta procedencia.

6.4. **Uso sostenible de los recursos naturales**

La estrategia temática prevista sobre el uso sostenible de los recursos naturales³¹ subrayará la importancia de utilizar los recursos naturales con la eficacia necesaria para reducir los impactos medioambientales. Una mejor gestión urbana puede limitar las repercusiones del uso diario de recursos como la energía y el agua. Poner freno al crecimiento desordenado de las ciudades a través de pautas de asentamiento de alta densidad y utilización mixta presenta ventajas en cuanto a usos del suelo, transporte o calefacción y disminuye la utilización de recursos per capita.

La propuesta de Directiva dentro de la estrategia temática sobre **prevención y reciclado de residuos**³² perfila la obligación de los Estados miembros de diseñar programas de prevención de la generación de residuos en el nivel geográfico más adecuado. La gestión integrada del medio ambiente urbano ha de comprender medidas locales de prevención.

7. **CONSTRUIR LA BASE DE CONOCIMIENTOS: SEGUIMIENTO DE LOS AVANCES**

Para seguir de cerca la aplicación efectiva de la presente estrategia es preciso contar con datos actualizados y asequibles. La Comisión, con la ayuda de la Agencia Europea de Medio Ambiente y la estrecha colaboración de los Estados miembros, se

²⁷ COM(2005)634
²⁸ COM(2001)370
²⁹ www.civitas-initiative.org
³⁰ Directive 2002/49/EC
³¹ COM(2005)670
³² COM(2005)667

esforzará en el perfeccionamiento de los datos sobre el medio urbano, sin por ello imponer nuevas cargas a las autoridades locales, regionales o nacionales, con el fin de evaluar la evolución en el tiempo del comportamiento medioambiental de las zonas urbanas europeas. Esta labor ha de enmarcarse en INSPIRE (Infraestructura de información espacial en Europa) y estar vinculada a las iniciativas GEO³³ y GMES³⁴.

La Comisión realizará en 2006 una nueva auditoría urbana y publicará un informe en el mismo año basado en los indicadores que describen las condiciones de vida en varias ciudades de la UE y en el que se incluirán aspectos económicos, sociales y medioambientales.

8. CONCLUSIÓN

Crear zonas urbanas de gran calidad exige una estrecha coordinación entre diversas políticas e iniciativas y una mayor colaboración entre los distintos niveles de la administración. Los Estados miembros tienen la responsabilidad de ayudar a las autoridades regionales y locales a mejorar el comportamiento medioambiental de las ciudades de su país. Las medidas de apoyo previstas en esta estrategia deberán servir de ayuda a las autoridades locales y demás actores para determinar las medidas adecuadas a su situación particular y sacar provecho del intercambio de información en toda la Unión. Incluso podrían contribuir a promover las buenas prácticas en la gestión del medio ambiente urbano fuera de la Unión Europea (por ejemplo, a través de la iniciativa «Ciudades Verdes»³⁵ del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente).

Los Estados miembros, las autoridades locales y regionales y demás partes interesadas serán invitados a presentar con regularidad sus puntos de vista sobre la repercusión de las medidas comprendidas en la presente estrategia y con motivo del amplio ejercicio de consulta que se realizará en 2009. Sus opiniones, junto con los datos disponibles sobre el comportamiento medioambiental de las ciudades, serán evaluadas en 2010 dentro de la revisión del Sexto Programa de acción en materia de medio ambiente en la que se analizará la conveniencia de adoptar ulteriores medidas.

³³ Grupo de Observación de la Tierra
³⁴ COM(2004)65
³⁵ www.wed2005.org

ANNEX

- Examples -

Integrated environmental management - Copenhagen

Under Danish law, the city of Copenhagen adopted a Local Agenda 21 strategy. Together with several other more specific strategies for different sectors (e.g. traffic, waste, CO₂, risks) and Copenhagen's own environmental management system for the entire city (called 'Dogme 2000'), these constitute Copenhagen's integrated approach to the management of the city's environment.

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

Sustainable Urban Transport Planning - Nantes

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

The law set ambitious targets for controlling private car traffic demand (target: a reduction to 50% of all journeys by 2010 from 62% in 2002) and reducing its related emissions (noise, CO₂, air pollutants) by developing efficient and clean collective transport systems, managing parking supply and fees, promoting intensive use of cycling and supporting development of travel plans by businesses and public institutions. To date, a 6-7% annual increase in demand for transport has been recorded.

The main actions implemented in the PDU are:

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

cycle hire services.

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