

Newsletter # 2 / Luglio-Ottobre 2014



Saluti del coordinatore

Cari Lettori,

Ho il piacere di introdurre la seconda newsletter del Progetto SEFIRA.

Dalla pubblicazione della prima newsletter (Gennaio 2014) abbiamo progredito velocemente verso il raggiungimento dei nostri obiettivi. In particolare abbiamo avviato uno studio innovativo per la comprensione delle scelte e dei comportamenti individuali utilizzando Modelli a Scelta Discreta per analizzare esperimenti di scelta.

La complessità dell'uso di modelli così sofisticati ha richiesto uno studio approfondito contenuto ora in due rapporti pubblicati poche settimane fa e che costituiscono i Deliverables 4.1 e 4.2. Siamo convinti che questo approccio darà il via a metodologie di indagine innovative e a nuovi spunti di dibattito sull'accettabilità delle politiche. Siamo impazienti di condividere con voi i frutti di questo lavoro, che otterremo auspicabilmente nel corso del prossimo anno, quando esploreremo anche la possibilità di integrare i nostri risultati negli esistenti modelli di valutazione Integrata.

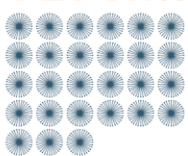
Al momento stiamo terminando il nostro lavoro di revisione dello stato dell'arte delle politiche sulla qualità dell'aria dalla scala Europea fino a quella locale. Sotto il coordinamento dei nostri partner belgi, abbiamo condotto interviste, focus group e un'analisi approfondita della documentazione disponibile, concentrandoci su alcuni casi studio, come Anversa (Belgio), Malmö (Svezia), Milano (Italia) e Varsavia (Polonia). Quello che è emerso come priorità è la necessità di comprendere la complessità delle sfide ambientali che ci troviamo ad affrontare. Un tentativo in questa direzione è la preparazione di un Glossario Interdisciplinare Comune, recentemente pubblicato da SEFIRA, che integra i punti di vista delle diverse discipline.

L' External Advisory Board – di recente costituzione – arricchisce il progetto grazie al valido apporto di esperti come Luigi Pellizzoni, Sociologo ambientale dell' Università di Trieste, Maria Luisa Volta, esperta in modelli di valutazione integrata dell' Università di Brescia e André Zuber della DG Ambiente della Commissione Europea.

Oltre agli svariati risultati ottenuti dal progetto, abbiamo deciso di dedicare ogni newsletter a temi specifici. In questa seconda newsletter vi parleremo del primo incontro nazionale con gli stakeholder, tenutosi ad Anversa il 2 ottobre 2014. Si è trattato della prima di una serie di iniziative che i partner del Progetto SEFIRA organizzeranno nel prossimo semestre a Londra, Malmö, Milano e Varsavia.

Auspichiamo che il nostro lavoro contribuisca a favorire nuovi modi di pensare e faccia nascere numerose iniziative per migliorare la qualità dell'aria che respiriamo.

Yuri Kazepov



2. Il Caso Studio di Anversa (di Anneleen Kenis e Maarten Loopmans, K.U. Leuven)

2.1. Seconda Assemblea Generale di SEFIRA e primo Incontro con gli Stakeholder di Anversa (Belgio).

La seconda Assemblea Generale del progetto SEFIRA si è svolta ad Anversa dal 1° al 3 Ottobre 2014, in concomitanza con il primo incontro nazionale con gli stakeholder.

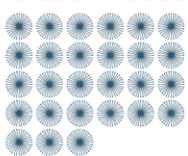
Tale combinazione ha conferito all'incontro con gli stakeholder un'impronta internazionale, facilitando lo scambio tra stakeholder nazionali, regionali e locali con esperti provenienti da diversi paesi europei.

L'incontro si è concluso con una lettura pubblica serale durante la quale alcuni ricercatori del consorzio SEFIRA hanno illustrato gli aspetti scientifici connessi a traffico e qualità dell'aria (vedi figura 1). L'evento serale è stato co-organizzato dai movimenti di base StRaten-generaal di Anversa e Ademloos ed è stato inserito nel programma delle "Conferenze Horta", che è il principale forum pubblico per la divulgazione delle ricerche scientifiche sulla Qualità dell'Aria. Nell'occasione del 15° appuntamento delle Conferenze Horta, i ricercatori del team di SEFIRA hanno avuto l'opportunità di rivolgersi ad un pubblico di oltre 300 cittadini e rappresentanti degli stakeholder, nella magnifica sala conferenze del centro Horta di Anversa. L'evento ha avuto un'ampia diffusione sui media locali e regionali e sui principali social network.

Poiché Anversa è stata selezionata come uno dei quattro casi studio (insieme a Malmö, Milano, e Varsavia), questi incontri ci hanno dato la possibilità di venire a contatto con un ampio gruppo di soggetti attivi nel dibattito sulla Qualità dell'Aria. Gli scambi formali e informali con questi soggetti durante le varie fasi della giornata ci hanno fornito importanti informazioni che utilizzeremo nel nostro lavoro di ricerca, permettendoci inoltre una triangolazione con i dati provenienti dall'analisi dei documenti e dalle interviste con i principali stakeholder e dai focus group con la cittadinanza di Anversa e dintorni.



Figura 1. Immagini dell'incontro con gli stakeholder e dell'evento serale presso il Centro Horta



2.2. Il caso di Anversa

Lo scopo dei casi studio è di approfondire i processi di trasferimento delle leggi e delle politiche sulla qualità dell'aria dalla scala Europea a quella nazionale, regionale e locale, e di valutare come i cittadini si relazionino con tali politiche. Il caso di Anversa dimostra che il coinvolgimento della cittadinanza non implica solo (o principalmente) il cambiamento dei comportamenti individuali, ma anche, e questo è l'aspetto più rilevante, la partecipazione attiva dei cittadini nella formulazione delle politiche locali.

Anversa si trova in una delle aree più inquinate d'Europa (figura 2). I limiti giornalieri di PM10 e quelli annuali di NO2 sono superati frequentemente (figura 3) ed anche le concentrazioni di PM2.5 sono più elevate della media europea. Pertanto gli abitanti di Anversa, esposti a elevate concentrazioni di inquinanti, sono potenzialmente soggetti a seri problemi di salute e a una diminuzione significativa della loro aspettativa di vita.

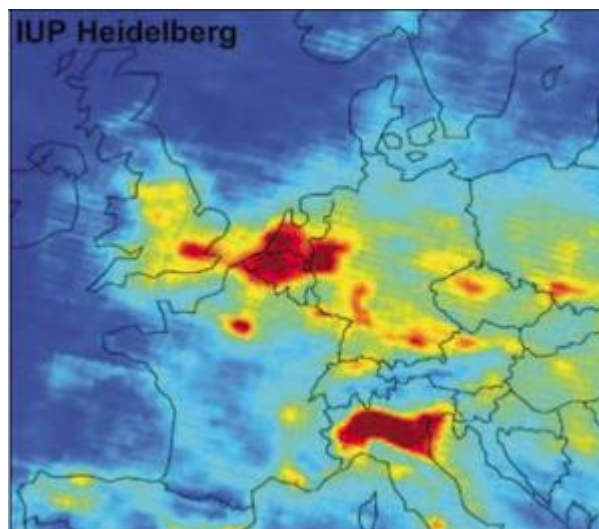


Figura 2: Mappa dell'inquinamento da NO2 in Europa, in cui si evidenziano gli hot spot di Benelux e Pianura Padana. Mappa basata su 18 mesi di osservazioni (Gennaio 2003-Giugno 2004) eseguite da SCIAMACHY su ENVISAT

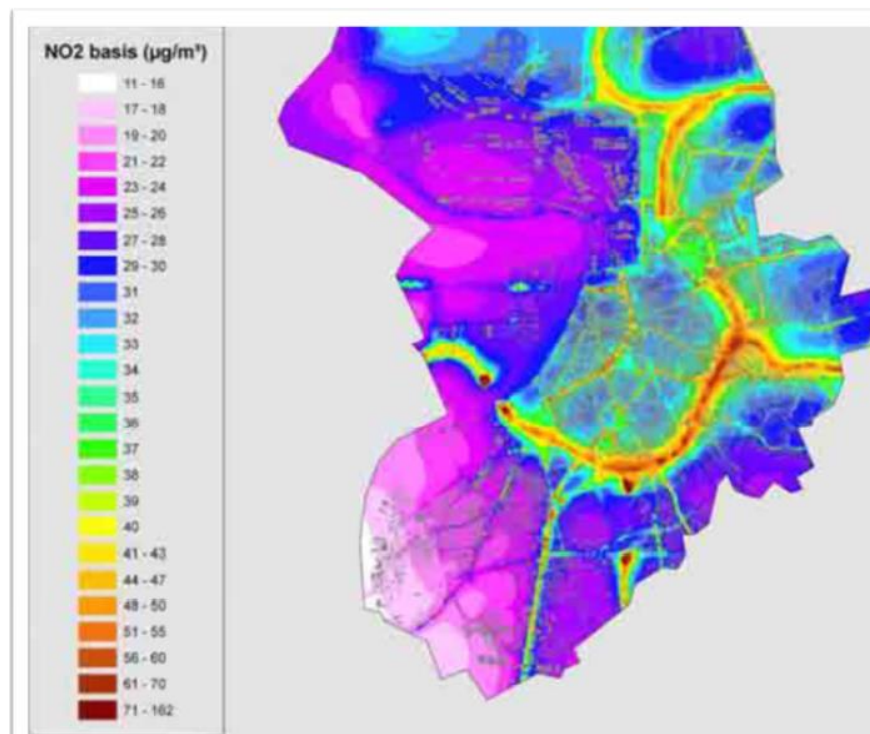
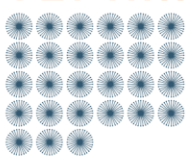


Figura 3 Mappa che mostra i livelli di esposizione dei cittadini di Anversa ad alti livelli di inquinanti (in questo caso NO2) a causa del suo sistema stradale

Livelli di inquinamento così elevati sono dovuti da una parte ad un cospicuo traffico veicolare dentro la città, e dall'altra alla presenza del porto di Anversa e del vicino polo industriale con il traffico di mezzi pesanti ad essi collegato.

La struttura della rete viaria cittadina non fa che peggiorare gli effetti negativi dell'inquinamento sulla salute. Il traffico locale e quello di passaggio, per una media di 300.000 veicoli al giorno, si concentra sulla circonvallazione della città di Anversa, che attraversa le zone più densamente popolate della città. La densità abitativa nelle vicinanze della circonvallazione arriva anche a superare gli 11.000 abitanti/km² e in un raggio di 1500 metri dalla strada vivono circa 35.000 persone.



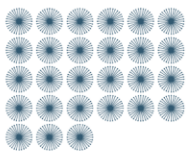
Ad Anversa il dibattito su (la mancanza di) strategie politiche sulla qualità dell'aria è esploso dieci anni fa quando sono stati resi pubblici i piani per un'espansione della circonvallazione. Tale dibattito è di estremo interesse per comprendere le dinamiche attraverso le quali si crea consapevolezza sui problemi riguardanti la qualità dell'aria, sia a livello degli amministratori (locali e regionali) che dei singoli individui. La pressione sulla questione della circonvallazione ha posto la qualità dell'aria a un livello prioritario nell'agenda politica non solo di Anversa, ma anche delle Fiandre e del Belgio. Ha generato in tutto il Belgio ampia consapevolezza e conoscenza degli impatti legati al deterioramento della qualità dell'aria, stimolando un dibattito simile anche nelle vicine città di Gand e Bruxelles. Nel Maggio del 2000, il governo fiammingo ha deciso di espandere la circonvallazione di Anversa, costruendo un terzo incrocio, la cosiddetta bretella Oosterweel, sul fiume Scheldt. Nel 2005, quando questa programmazione è stata resa pubblica, è apparso chiaro che la nuova bretella sarebbe stata costruita vicino all'Islet, un'importante area urbana in corso di riqualificazione, pur non contribuendo minimamente a diminuire il livello del traffico sulla circonvallazione esistente (vedi figura 4). Sollecitando una diversa pianificazione per il passaggio della strada e/o modelli di mobilità alternativi, i movimenti di base Straten-Generaal e Ademloos hanno attivamente contribuito a rendere la popolazione consapevole e preparata. Il contatto con esperti nazionali e internazionali ha permesso alla cittadinanza di introdurre nel dibattito nuovi elementi. Inoltre la partecipazione di esperti di epidemiologia e tossicologia ha portato la questione dell'inquinamento atmosferico e acustico nell'agenda politica. Più importante, perseguendo lo scopo di rendere le nozioni scientifiche sulla qualità dell'aria e sulla mobilità comprensibili ad un vasto pubblico, i movimenti di base sono stati in grado di imporre al dibattito con standard qualitativo elevato e di formare un pubblico ben preparato sia a livello locale che nazionale.

La storia di questo dibattito è ricca e complessa, ma c'è un elemento di particolare interesse per il



Figura 4.. Mappa del sistema di strade a scorrimento veloce di Anversa, inclusa la bretella Oosterweel

progetto SEFIRA: la cittadinanza attiva, nella sua protesta, fa sempre più di frequente riferimento alla legislazione europea per contestare le autorità nazionali, regionali e locali. Prendendo come riferimento gli standard europei sulla qualità dell'aria, le decisioni delle amministrazioni regionali e locali sono spesso criticate e vengono richiesti sempre più di frequente provvedimenti efficaci sulla qualità dell'aria. Il caso di Anversa dimostra come il trasferimento delle politiche dalla scala europea a quella locale non sia un processo semplice e lineare. Il modo in cui questi livelli interagiscono è molto complesso e interessante e merita un'analisi dettagliata delle dinamiche politiche alle diverse scale e delle tematiche ad esse connesse.



3. Link e bibliografia (specifici per il caso di Anversa)

Sulla qualità dell'aria ad Anversa:

- Actieplan fijn stof en NO2 in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen (2014 – 2018) <http://www.ine.be/themas/luchtverontreiniging/nieuwactieplanantwerpen-2014-2018-goedgekeurd.pdf>
- EEA (2013). Air Implementation Pilot. Lessons learnt from the implementation of air quality legislation at urban level. Luxembourg, European Environment Agency.
- Stranger, M., Potgieter-Vermaak, S. S., & Van Grieken, R. (2008). Characterization of indoor air quality in primary schools in Antwerp, Belgium. *Indoor air*, 18(6), 454-463.

Sui dibattiti sulla qualità dell'aria ad Anversa:

- <http://forabetterworld.net/projects/clean-air-flanders>
- <http://www.ademloos.be/>
- <http://stratengeneraal.wordpress.com/>
- Loopmans, M. (2014). David tegen Lange Wapper. *Agora*, 30 (3), 16-19. See also http://www.agora-magazine.nl/wp-content/uploads/2014/06/2014-3_Thema_Loopmans.pdf

Claeys, M. (2013). *Stilstand. Het Oosterweeldossier*. Leuven: Van Halewyck