

VALUTA L'ARIA

*la percezione dei cittadini
sulla qualità dell'aria*



CITTADINI E QUALITÀ DELL'ARIA

I risultati della prima indagine realizzata a livello
di bacino padano



Il presente documento costituisce la sintesi dei risultati di “Valuta l’aria”, Indagine sulla percezione dei cittadini della qualità dell’aria realizzata tra novembre 2018 e gennaio 2019 a livello di bacino padano nell’ambito del progetto PREPAIR (LIFE 15 IPE IT 013) finanziato con il programma LIFE 2014-2020 dell’Unione Europa.
Data di chiusura del Rapporto: Maggio 2019



L’indagine coordinata da ART-ER ha visto il coinvolgimento di diverse competenze attivate internamente ed esternamente al partenariato di progetto.

In particolare hanno collaborato:

ART-ER: Enrico Cancila, Irene Sabbadini, Marco Ottolenghi coordinamento indagine e redazione rapporto.

Questlab ed ERGO per la realizzazione dell’indagine e l’analisi multivariata

Per i suggerimenti e i momenti di confronto accordati:



CITTADINI E QUALITÀ DELL'ARIA

I risultati della prima indagine realizzata a livello di bacino padano

EXECUTIVE SUMMARY





Il Progetto PREPAIR e il programma LIFE Integrato

L'indagine oggetto del presente estratto è stata realizzata nell'ambito del Progetto Life15 IPE IT 013 PREPAIR (Po Regions Engaged to Policies of Air) che coinvolge 18 partner nazionali e internazionali, tra cui tutte le Regioni del bacino padano, e mira ad implementare le misure previste dai piani regionali per la qualità dell'aria e dall'Accordo di Bacino e a rafforzarne la sostenibilità e la durabilità dei risultati.

Il 40% della popolazione italiana - oltre 23 milioni di persone - risiede nelle regioni che compongono la Pianura Padana e in quest'area viene prodotto oltre il 50% del PIL nazionale. Questo comporta emissioni in atmosfera complessivamente rilevanti, che però risultano inferiori alla media dell'Unione Europea ed in linea con quelle dei Paesi più avanzati, se rapportate al PIL o al numero di abitanti, segno di standard tecnologici e pratiche gestionali tra le più avanzate. Nonostante ciò, la conformazione orografica e le particolari condizioni meteorologiche del bacino padano rendono particolarmente difficile la dispersione degli inquinanti, provocando superamenti dei valori limite per polveri, ossidi di azoto ed ozono. Il fenomeno dell'inquinamento atmosferico si configura pertanto in questa zona dell'Italia come una problematica che travalica i confini locali e richiede un approccio sovraregionale: è pertanto fondamentale attuare misure integrate e coordinate di area vasta al fine di ridurre le emissioni ed ottenere quindi una diminuzione delle concentrazioni degli inquinanti in atmosfera.

È questa la finalità del progetto europeo PREPAIR: promuovere stili di vita, di produzione e di consumo più sostenibili, cioè capaci di incidere sulla riduzione delle emissioni. Per farlo, sono previste specifiche azioni di sensibilizzazione e divulgazione rivolte ad operatori pubblici, privati e alle comunità locali.

La comunicazione e la diffusione degli obiettivi PREPAIR hanno un'importanza primaria per l'implementazione del progetto. Per questo l'azione di progetto E2 (Development of communication actions in support of single actions) ha lo scopo specifico di garantire omogeneità tra le diverse attività di comunicazione, promuovendo una strategia di bacino caratterizzata da un messaggio comune ed un linguaggio uniforme.



Tra le diverse attività previste è inclusa la realizzazione della presente indagine sulla percezione della qualità dell'aria, sulla base dei risultati qui presentati verrà costruita la campagna di comunicazione di progetto.

E' previsto che un'indagine analoga sui cittadini venga ripetuta nel 2022 allo scopo di verificare l'evolversi della percezione.



INTRODUZIONE

Il Bacino del Po rappresenta un'importante area di criticità per la qualità dell'aria (polveri fini, ossidi di azoto, ozono) sin dall'entrata in vigore dei valori limite fissati dall'Unione Europea. Questa zona copre il territorio delle regioni italiane del nord ed include alcuni grandi agglomerati urbani tra cui Milano, Bologna e Torino. L'area è densamente popolata ed intensamente industrializzata: tonnellate di ossidi di azoto, polveri e ammoniaca sono emesse ogni anno in atmosfera da un'ampia varietà di sorgenti inquinanti principalmente legate al traffico, al riscaldamento domestico, all'industria, alla produzione di energia e all'agricoltura intensiva inclusi gli allevamenti.

Gli abitanti di questa zona come percepiscono questa criticità? Sono consapevoli che molte azioni di miglioramento della qualità dell'aria sono connesse a doppio filo con il proprio stile di vita? Quanto sono disponibili a modificare le loro abitudini? E soprattutto, in che modo gli enti locali possono influenzarli fino ad innescare in loro un cambiamento?

Sono questi alcuni degli interrogativi cui vuole rispondere la presente indagine che investiga il livello di percezione e di consapevolezza dei cittadini sul tema della qualità dell'aria e, in particolare, sui fattori ritenuti come i maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico. Grazie alle risposte raccolte è possibile, inoltre, mettere a confronto la percezione diffusa nell'area del bacino del Po, con l'Italia e con l'Europa. Alcune domande sono state infatti riprese da indagini effettuate a livello europeo (Eurobarometro, 2017).

L'indagine, lanciata il 23 novembre 2018 e chiusa il 10 gennaio 2019, ha suscitato un grande interesse nell'intera area del bacino del Po essendo la prima lanciata su ambito sovra-regionale: sono 7.331 i cittadini che hanno partecipato su base volontaria compilando il questionario sul tema dell'inquinamento atmosferico, garantendo una rappresentatività del 36,3 % rispetto al numero totale di comuni che compongono quest'area e del 77% della popolazione che vi è residente (4.188 comuni, con una popolazione di 25,1 milioni di abitanti). Sono stati coinvolti tutti i 42 capoluoghi di provincia dell'area, dove complessivamente risiedono 6,5 milioni di abitanti, pari al 26% del totale della popolazione dell'area.



**la percezione dei cittadini
sulla qualità dell'aria**



Al fine di raggiungere questi risultati, per la somministrazione del questionario è stata adottata una metodologia “social” multicanale accompagnata da una campagna di comunicazione apposita: grazie al progetto WOWNature i partner di progetto si sono impegnati a piantare un albero per ogni 20 questionari ricevuti tramite canali social. I cittadini sono stati, quindi, investiti della “missione” di invitare i propri contatti a rispondere condividendo finalità e scopo dell’indagine. Come risultato sono stati piantati in aree selezio-

nate delle Dolomiti in totale circa 250 alberi. È anche stato realizzato un gioco online con grafica e disegni originali al quale i rispondenti, terminata la compilazione del questionario, potevano partecipare, incrementando così la propria donazione personale.

L’indagine completa è disponibile sul sito di LIFE Prepair nella sezione Azioni – Comunicazione e capacity building: <http://www.lifeprepare.eu/index.php/azioni/communication-and-capacity-building/>

Un’indagine così estesa e complessa può essere difficile da interpretare, pertanto, per facilitarne la comprensione abbiamo deciso di raggruppare i risultati in 6 fatti che ne identificano le principali chiavi di lettura.

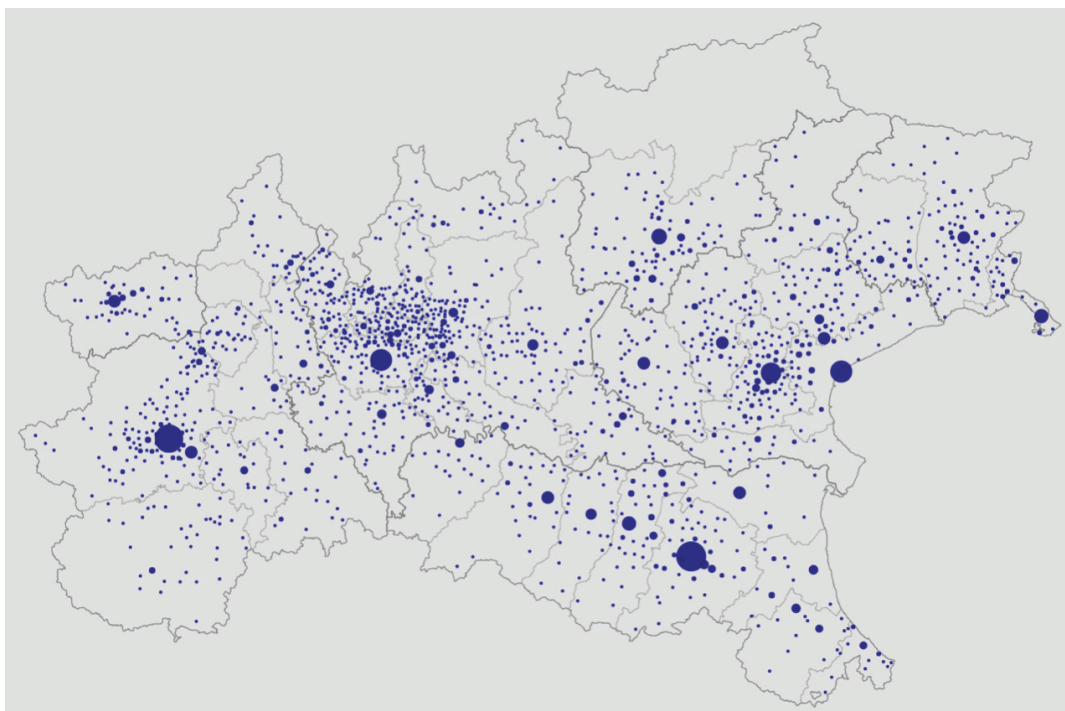


Figura 1- Geo localizzazione dei rispondenti al questionario ¹

¹ - La dimensione di ogni simbolo nella mappa è proporzionale al numero di questionari raccolti per comune.

FATTO 1 - PERCEZIONE

I cittadini del bacino del Po hanno la percezione che la qualità dell'aria sia in peggioramento. I dati reali, però, ci dicono che a livello europeo le emissioni dei principali inquinanti sono in diminuzione. Tuttavia la percezione della qualità dell'aria è negativa tanto nel bacino del Po, quanto in Italia e in Europa, quasi a far emergere come i fattori di giudizio dei cittadini siano legati più ad una sfera emozionale che non ad una consapevolezza e ad un reale acquisizione costante di informazione.

L'indagine si apriva con una domanda sulla "percezione dell'andamento della qualità dell'aria negli ultimi 10 anni". Il 63,3% degli intervistati ha risposto che è peggiorata, il 22,6% pensa che sia rimasta uguale² mentre il 6,3% dichiara che è migliorata (Tabella 1).

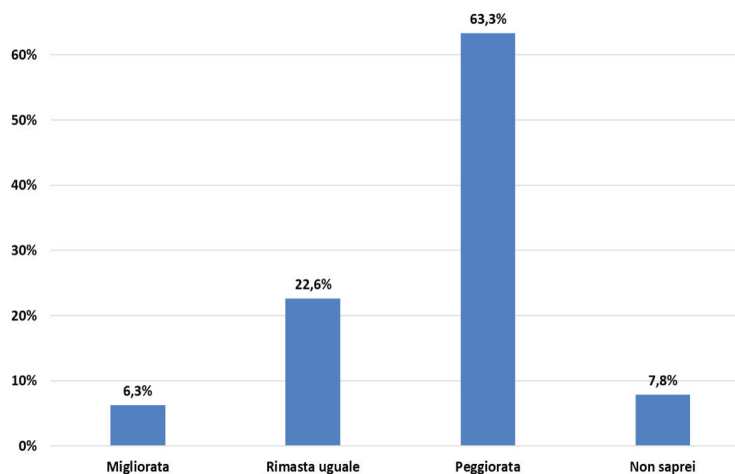


Tabella 1 Andamento della qualità dell'aria negli ultimi 10 anni

² - Si fa presente che i casi che hanno segnalato una stazionarietà nei livelli di qualità, in prevalenza hanno anche affermato che il livello è buono (42% dei casi) o mediocre (39%).

Se confrontiamo l'opinione dei cittadini del bacino del Po con quella degli italiani e degli europei emerge una corrispondenza fra le risposte fornite nelle due indagini solo in riferimento a coloro che giudicano la qualità dell'aria migliorata. Per quanto riguarda il peggioramento della qualità dell'aria (Tabella 2), i cittadini del bacino del Po risultano ottimisti rispetto al livello nazionale (63% vs 81%) e pessimisti rispetto al livello europeo (63% vs 55%).

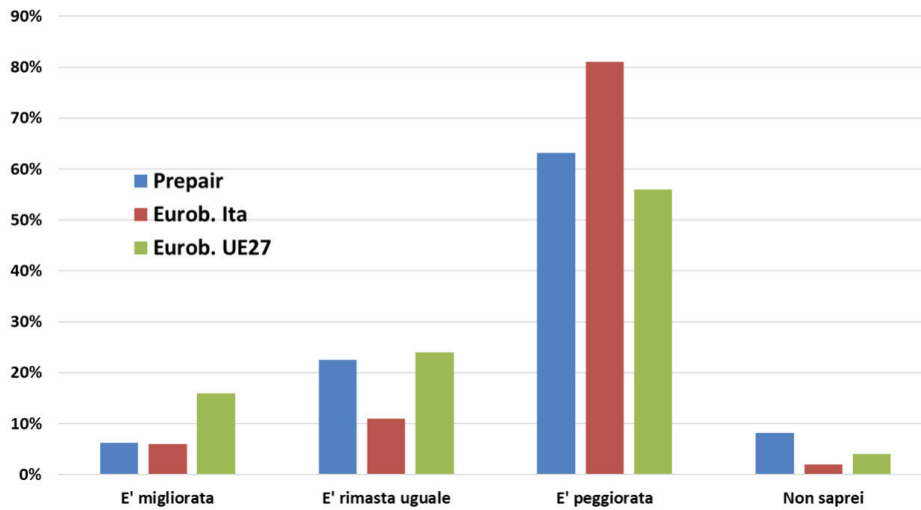


Tabella 2 Andamento della qualità dell'aria negli ultimi 10 anni, confronto con Eurobarometro

La percezione dei cittadini non risulta tuttavia in linea con i dati europei reali sull'andamento delle emissioni dei determinanti la qualità dell'aria che evidenziano invece un miglioramento, soprattutto in riferimento ad alcuni inquinanti la cui presenza, dal 2000 ad oggi, è di fatto diminuita (Figura 2).

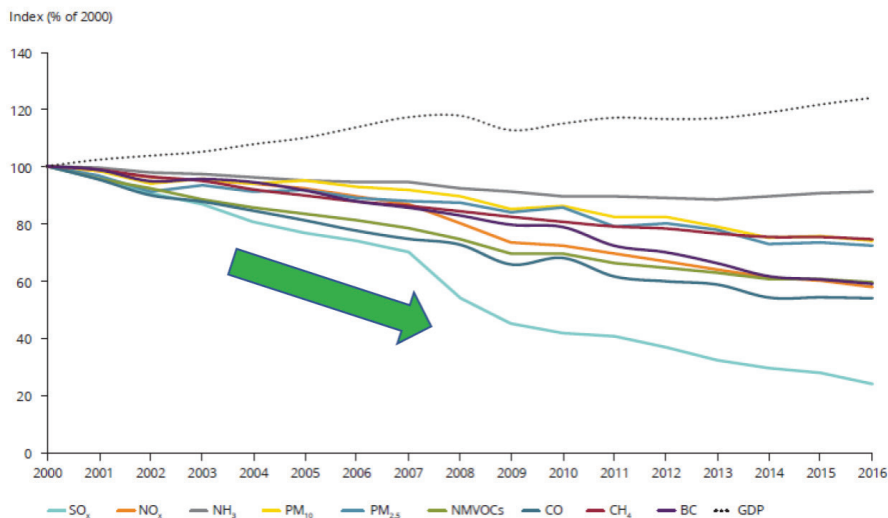


Figura 2 Qualità dell'aria. 2000-2016. Fonte EEA

FATTO 2 - CANALI DI INFORMAZIONE

L'informazione viene tratta soprattutto dalla rete. È evidente che questa rapida trasformazione dell'informazione che si riscontra in molti ambiti affini è sia un'opportunità che un rischio. Opportunità perché risulta più facile raggiungere i cittadini, rischio per il proliferare di fonti anche non "accertate" e per la sempre maggiore diffusione di "fake news". Le policy di comunicazione relative al bacino del Po dovranno tenere conto fortemente di questo fattore.

Lo studio ha preso in esame anche le fonti di informazione da cui la gente trae le notizie sulla qualità dell'aria, dimostrando una tendenza riscontrabile per molti altri temi. Le informazioni, infatti, provengono principalmente dal web e social (complessivamente 66,2% degli intervistati) anche gran parte degli intervistati ricorre comunque ancora a fonti "tradizionali come TV e quotidiani (Tabella 3).

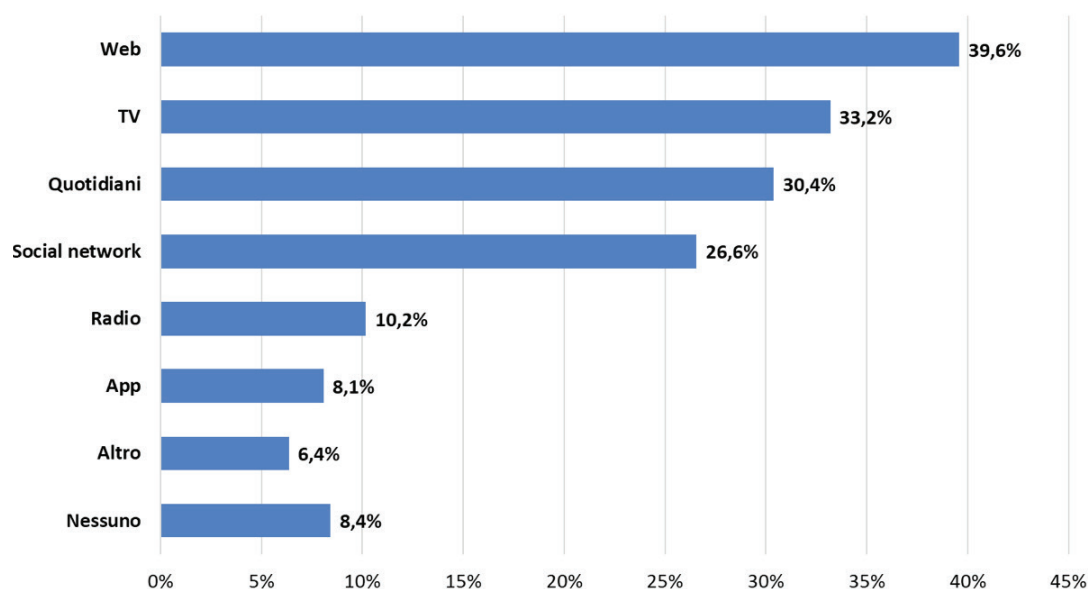


Tabella 3 Principali fonti di informazione



FATTO 3 - GLOBALE vs LOCALE

Nel bacino padano è più diffusa che a livello italiano ed europeo la percezione secondo cui il livello locale sia quello in grado di influire maggiormente sulla qualità dell'aria. Se teniamo conto che il cambiamento degli stili di vita dei cittadini è uno degli elementi essenziali per le politiche di qualità dell'aria, quest'elemento di "responsabilizzazione" è ancora più interessante. Il fatto poi che i cittadini del bacino del Po individuino come prioritario intervenire su processi e prodotti industriali e solo nell'11,1% dei casi considerino rilevante attuare limitazioni al traffico risulta singolare se messo in relazione ad una corretta percezione dell'impatto dei trasporti come primaria causa di inquinamento (59,8%).

Il messaggio che emerge potrebbe equivalere a: *"coinvolgeteci direttamente solo una volta che avrete fatto il possibile sugli altri fronti"*. Di conseguenza, campagne di *"sovra" responsabilizzazione dei cittadini potrebbero risultare ben poco efficaci se non si mette prima a sistema una corresponsabilizzazione riassumibile con il messaggio *"ognuno farà la propria parte nella misura in cui gli è possibile"*.*

Sugli ambiti ritenuti più appropriati per affrontare le sfide poste dal tema della qualità dell'aria, i cittadini hanno individuato gli attori istituzionali che maggiormente possono contribuire ad un suo miglioramento. Come raffigurato nella tabella 4, il 29% del campione attribuisce questo ruolo all'Europa ed il 24% ad organismi sovraregionali. La maggior parte (54%) dei rispondenti ritiene utile il livello locale, regionale o sovra-regionale, privilegiando proprio quest'ultimo (24,3% dei rispondenti).

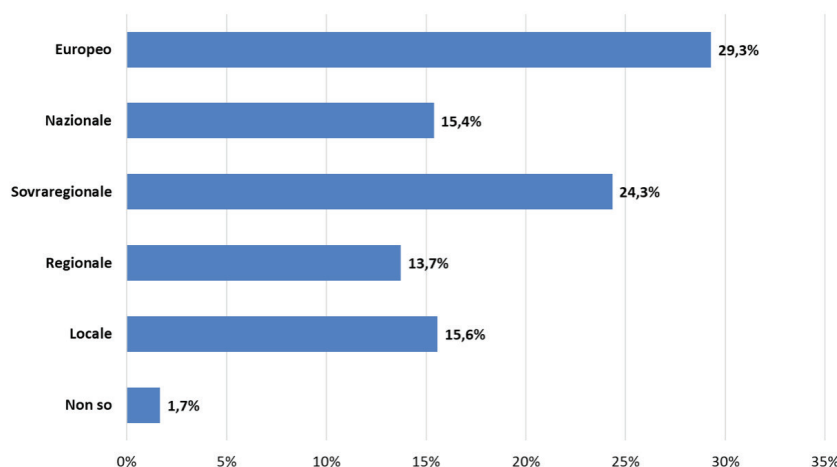


Tabella 4 Migliore ambito per affrontare le sfide poste dal tema della qualità dell'aria

Se facciamo un confronto con i risultati dell'indagine Eurobarometro notiamo alcune discrepanze. Per quanto riguarda gli ambiti in cui agire per affrontare le sfide poste dall'inquinamento si registra un sensibile ridimensionamento del livello europeo, che passa da circa il 50% (Eurobarometro) al 29% dei casi (PREPAIR). A tale andamento si contrappone quello relativo all'ambito locale, dove le percentuali passano dal 29% al 54%³ (Tabella 5).

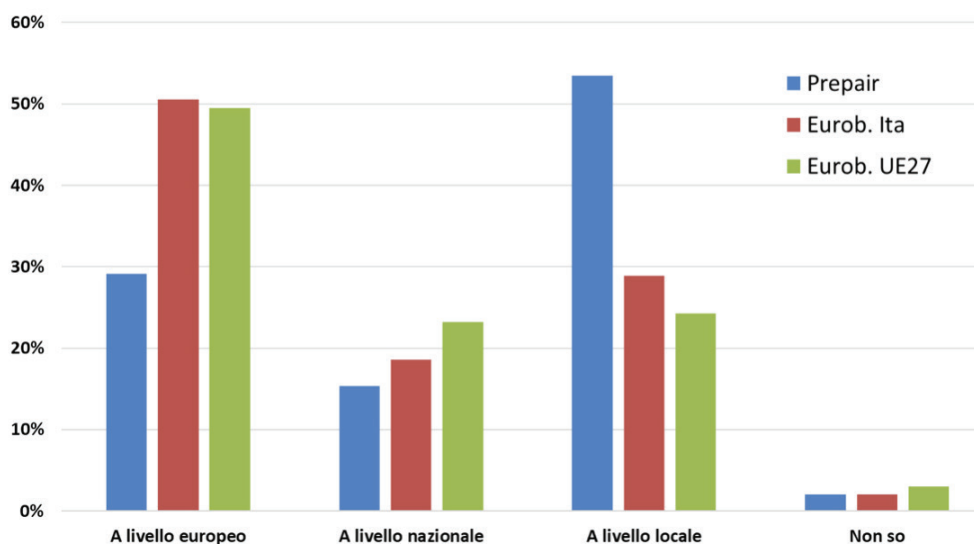


Tabella 5 Migliore ambito in cui agire, confronto con Eurobarometro

³ - Si fa presente che l'indagine Eurobarometro prevede solo la modalità relativa al livello locale, corrispondente alle tre differenti modalità locale, regionale, sovraregionale rilevate nell'indagine PREPAIR.

Sempre al fine di individuare i migliori ambiti su cui agire, sono state sottoposte ai cittadini alcune iniziative tra le quali valutare quelle più efficaci per affrontare il tema dell'inquinamento atmosferico (Tabella 6). Al primo posto emergono i controlli sull'inquinamento industriale, selezionati da quasi il 50% dei rispondenti, seguiti dall'introduzione di incentivi per i prodotti a basse emissioni (36,2%). Ci sono poi altre iniziative che ottengono percentuali simili, intorno al 15-20%, mentre quelle valutate come meno efficaci risultano essere le limitazioni del traffico.

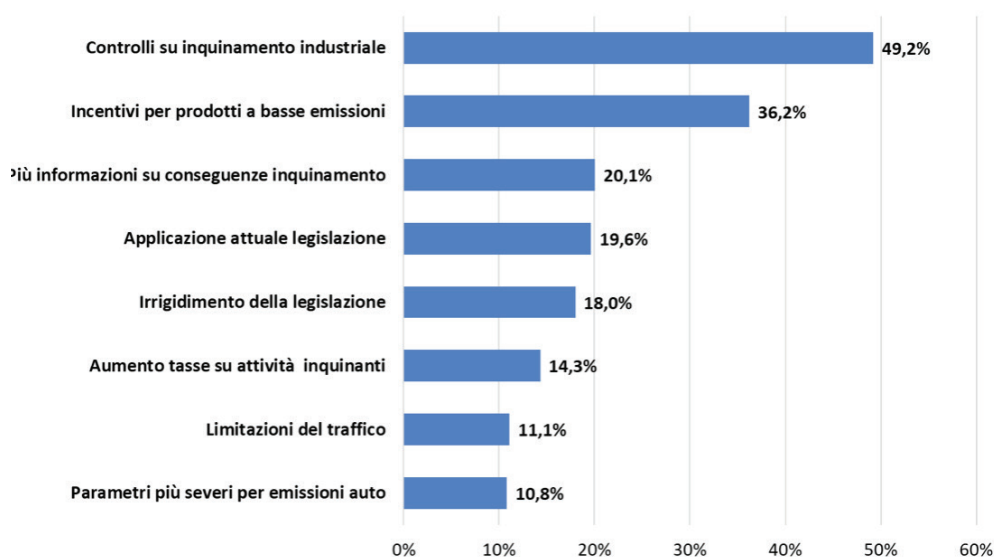


Tabella 6 Interventi ritenuti più efficaci per affrontare i problemi della qualità dell'aria

Sul fronte delle cause dell'inquinamento atmosferico risultano abbastanza chiare le fonti che i cittadini ritengono contribuirvi maggiormente. I trasporti sono in vetta alla classifica, selezionati da quasi il 60% del campione; a seguire gli impianti di riscaldamento (54%) e l'industria (51,5%). Anche la posizione geografica incide secondo il 45,8% dei rispondenti, mentre è inferiore il peso attribuito all'agricoltura e agli allevamenti (25% degli intervistati). La percezione del campione intervistato è in linea anche con i dati europei che attribuiscono ai trasporti il ruolo di causa principale per le emissioni di NO₂ e PM₁₀ a cui seguono la combustione per il riscaldamento in ambito commerciale e domestico.

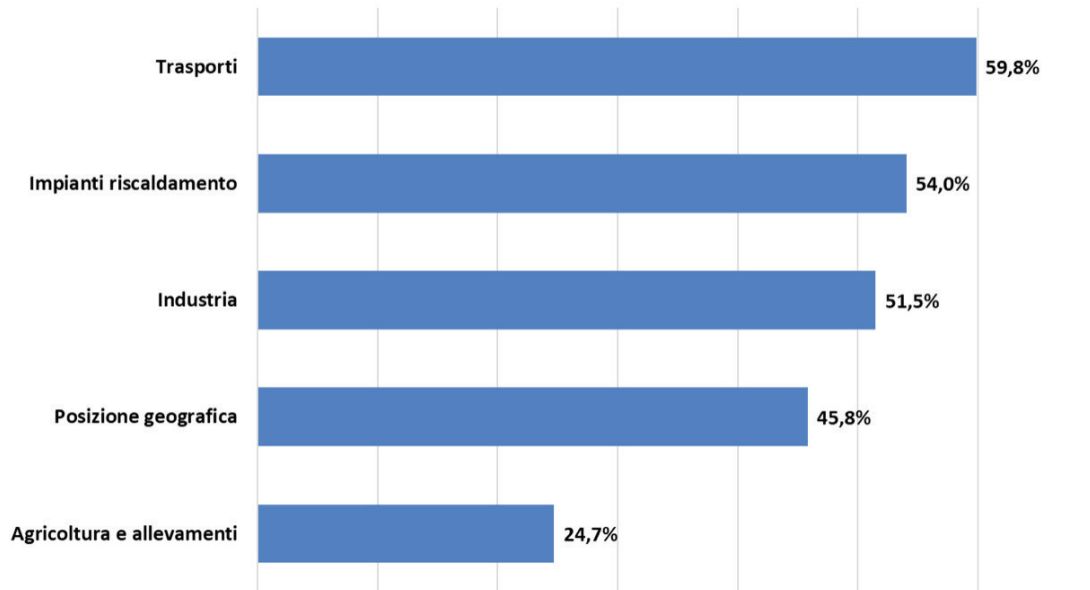


Tabella 7 Cause dell'inquinamento atmosferico

FATTO 4 - *DISPONIBILITÀ CONDIZIONATA, ACCETTABILITÀ E SCELTE DI MOBILITÀ*

La rilevazione sulla disponibilità e l'interesse dei cittadini a mettere in pratica comportamenti e azioni per migliorare la qualità dell'aria risulta molto interessante; in particolare, la percentuale rilevata per la disponibilità condizionata, ovvero subordinata a determinate condizioni, fa emergere una sorta di diffidenza attuativa di taluni comportamenti che si richiedono ai cittadini.

Il Trasporto pubblico con il 48,1% di assenso condizionato è un evidente richiamo alla necessità di miglioramento del servizio. I veicoli ibridi elettrici, a loro volta, con una disponibilità condizionata del 44,2% conducono al tema delle infrastrutture e del prezzo ritenuto ancora troppo elevato di accesso ai veicoli. Dalla rilevazione è intuibile come il sì condizionato sia direttamente proporzionale alla difficoltà e all'attenzione con cui il tema deve essere affrontato da parte delle politiche di comunicazione (e non solo) a livello bacino. Ad ulteriore conferma di quanto detto, anche la domanda sul mezzo utilizzato per recarsi al lavoro fa emergere un'evidente e palese correlazione con l'efficacia e l'esigenza di servizi alternativi per la mobilità.

Uno degli aspetti centrali dello studio è sicuramente la rilevazione sulla disponibilità e l'interesse dei cittadini a mettere in pratica comportamenti e azioni per migliorare la qualità dell'aria. È stato infatti chiesto ai cittadini di esprimere la propria disponibilità verso una serie di iniziative e di comportamenti, cercando di individuare quelli che riscontrassero una maggiore disponibilità.

Il questionario prevedeva una serie di buone pratiche rispetto alle quali si richiedeva la disponibilità incondizionata, condizionata oppure l'indisponibilità a metterli in pratica. In generale si registra una significativa disponibilità ("incondizionata" + "condizionata") rispetto alle buone pratiche proposte, con una flessione solo per le attività di volontariato o iniziative civiche, dove la disponibilità risulta leggermente inferiore (80% dei cittadini) rispetto ad un riscontro medio per le altre opzioni costantemente sopra al 90%.

Utilizzo del trasporto pubblico e acquisto di vetture ibride hanno registrato una disponibilità condizionata maggiore rispetto alle altre buone pratiche. I primi probabilmente non sono fruibili da una buona quota di rispondenti (quelli che non risiedono nei grandi centri urbani ad esempio) ed è del 48% la percentuale di coloro che sarebbero disponibili ad usarli solo “a certe condizioni”, le quali probabilmente includono considerazione in merito sia all’esistenza del servizio stesso che la sua adeguatezza alle reali esigenze dei cittadini (Tabella 8).

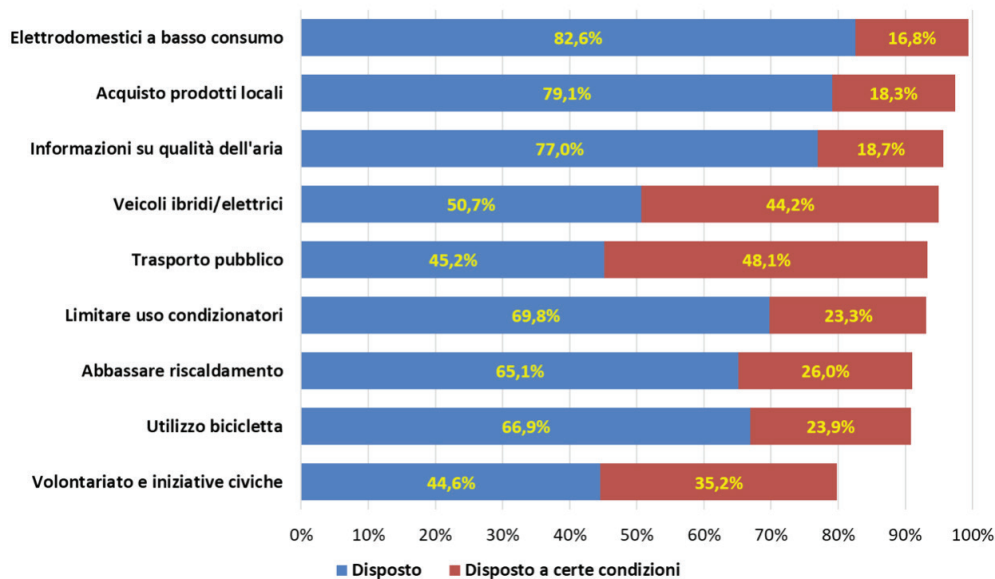


Tabella 8 Comportamenti che saresti disposto ad attuare

Fra i comportamenti che gli intervistati attuerebbero non emergono rilevanti differenze condizionate da aspetti anagrafici o geografici, a parte per l’uso della bicicletta, che vede penalizzati gli anziani e i residenti nelle regioni montane (Valle d’Aosta), per ragioni intuitivamente riconducibili all’effettiva possibilità di utilizzo.

È stato poi sottoposto ai cittadini un elenco di possibili iniziative su cui è stata richiesta la predisposizione all’eventuale possibile attuazione. Anche in questo caso, si rileva una elevata predisposizione (incondizionata o condizionata) nei confronti di tutte le iniziative per le quali in qualche modo gli obblighi ricadono su terzi e non su sé stessi, mentre per quelle iniziative che possono avere un impatto trasversale, nei confronti di un ampio insieme di soggetti (fra cui anche i cittadini rispondenti) la disponibilità “a certe condizioni” risulta più significativa. Ad esempio, la diminuzione dei limiti di velocità stradali registra il 32% di contrari (Tabella 9).

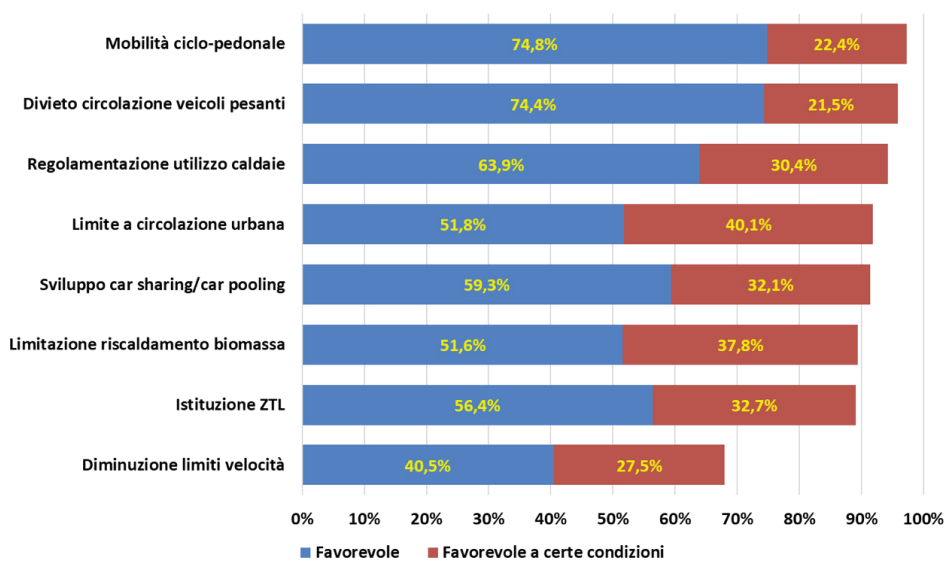


Tabella 9 Opinioni sulle iniziative

E' stata indagato anche il comportamento dei cittadini riguardo il mezzo di trasporto utilizzato per andare al lavoro⁴. Il mezzo prevalentemente usato è l'auto propria (49,8% dei rispondenti), seguito dalla bicicletta o la percorrenza a piedi (22,4%) e dai mezzi pubblici (21,6%). Oltre a queste risposte abbiamo raccolto un 3,2% di casi che sono stati classificati nella modalità "altro" e che corrispondono al ricorso al car sharing, car pooling e l'utilizzo multimodale dei mezzi (Tabella 10).

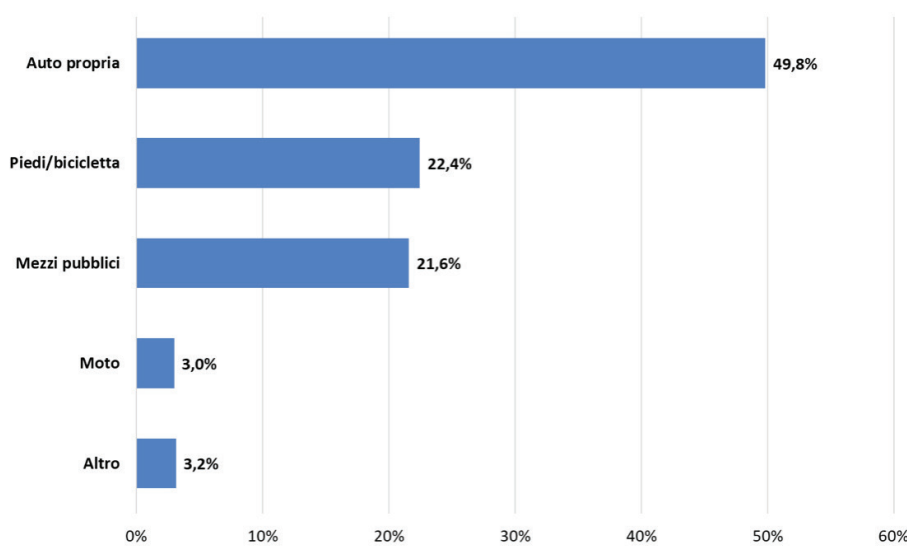


Tabella 10 Mezzo utilizzato per recarsi al lavoro

4 - Per questa domanda sono state raccolte solo 5.026 risposte sui 7.331 questionari raccolti, perché essa è stata posta solo alla popolazione attiva, escludendo quelli che non si recano al lavoro.

Da un'analisi del mezzo utilizzato per andare a lavoro nei comuni interessati dall'indagine emerge come al crescere delle dimensioni delle città diminuisca progressivamente l'uso dell'auto, che passa dal 68,8% per i comuni più piccoli, fino al 38,7% per quelli sopra i 300.000 abitanti. Fra questi ultimi grandi comuni spicca Milano, dove la percentuale di utilizzo dell'automobile scende addirittura all'11,9%, mentre la percentuale di utilizzo dei mezzi pubblici sale al 66,3%. A Torino invece circa il 36,7% degli intervistati utilizza l'auto privata per recarsi a lavoro. A Bologna invece il 43,6% dei residenti utilizza la bicicletta oppure va a piedi. A Bologna invece il 43,6% dei residenti utilizza la bicicletta oppure va a piedi. A Bologna e Torino rispettivamente il 63,8% e il 60,7% si dichiarano più disposti ad utilizzare la bicicletta rispetto ai mezzi pubblici per andare al lavoro.

FATTO 5 - DI' LA TUA

Limitazione del traffico (52,6%) e Riqualificazione energetica degli edifici (51,2%) sono le iniziative largamente ritenute più efficaci nell'ambito delle attività considerate dall'indagine. Da segnalare anche il 24% di cittadini che ritiene rilevante l'incentivazione della mobilità elettrica. Questo dato sancisce l'interesse verso un settore ancora poco sviluppato (ibride ed elettriche sono ancora in percentuale molto bassa, nel 2018 sotto il 5% del totale parco circolante) ma che viene percepito come in crescita e con grande potenziale.

Per quanto riguarda le iniziative ritenute più efficaci nell'ambito del progetto PREPAIR (tabella 11) al primo posto troviamo le azioni sul traffico delle città più inquinate⁵ e la promozione della riqualificazione energetica degli edifici pubblici e privati, anche attraverso incentivi finanziari, con oltre il 50% delle risposte. Seguono le altre iniziative proposte.

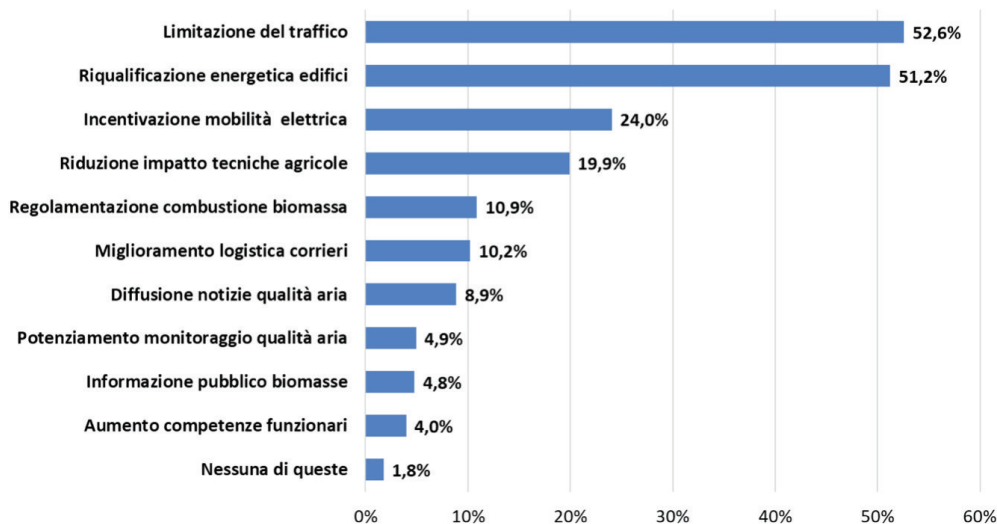


Tabella 11 Iniziative su cui concentrarsi nell'ambito del progetto PREPAIR

⁵ - Il testo della domanda del questionario riportava la dicitura che tali azioni avrebbero dovuto svolgersi "mediante l'incremento e miglioramento del trasporto pubblico e la mobilità ciclabile e l'estensione delle ZTL e le aree pedonali".



La correlazione tra le azioni e una comunicazione coordinata tra i risultati dei diversi ambiti di intervento, tra i diversi territori e tra gli strumenti promossi dai diversi organi di governo (locale, regionale, nazionale) rappresentano da questo punto di vista la vera sfida.

FATTO 6 - PROFILAZIONE DEI RISPONDENTI

Dall'analisi multivariata emergono quattro profili di cittadino (cluster) suddivisi sulla base della proattività/disponibilità ad attuare comportamenti virtuosi per migliorare la qualità dell'aria: *“Impegnati e proattivi”*, *“Disponibili ma....”*, *“Titubanti”*, *“Non disponibili”*.

Per stimolare un cambiamento negli stili di vita di ampie fasce della popolazione si dovranno adottare strategie precise e che sanciscano un “patto” chiaro secondo cui ciascun attore farà la propria parte secondo le proprie possibilità e competenze.

Portare quel 16% di cittadini attualmente “impegnati e proattivi” al 36% (incidendo quindi su quel 20% di “disponibili, ma...”) potrebbe essere l'obiettivo di riferimento per una campagna di comunicazione da avviare con attività specifiche.

Puntare a coinvolgere sino al 67%, invece, includendo quindi anche quel 31% di “titubanti”, potrebbe risultare molto più impegnativo e in questo caso la campagna di comunicazione dovrebbe necessariamente essere accompagnata da altre politiche di miglioramento quali quelle ad esempio da avviare per migliorare efficacia ed efficienza dei servizi territoriali nonché delle politiche sulla qualità dell'aria in generale. I “non disponibili” rimangono invece uno zoccolo duro rilevante e forse inataccabile se non attraverso politiche coercitive o quantomeno di richiesta di uno sforzo dall'alto e congiunto da parte di tutti gli attori.

È altresì evidente che il costo delle azioni sarà probabilmente incrementale e proporzionale al livello di coinvolgimento che si vorrà raggiungere e di conseguenza, in un'analisi costi-benefici, potrebbe essere utile concentrarsi su un target raggiungibile andando ad esempio ad incidere principalmente sul gruppo “disponibili ma...” e rinunciando forse a tentare di scalfire i “non disponibili”.

Utilizzando molte delle variabili usate per isolare i “FATTI” è stata realizzata un'analisi cluster che ha permesso di individuare i profili prevalenti di cittadino rispetto al tema della qualità dell'aria. L'analisi cluster è una tecnica statistica molto utilizzata che permette di individuare gruppi di unità tra loro simili rispetto ad un insieme di variabili. Obiettivo di questa analisi cluster è stato di ricondurre i 7.331 cittadini intervistati ad

un numero di gruppi circoscritto in modo da poter tracciare i profili prevalenti. L'analisi è stata quindi finalizzata a rilevare similitudini e differenze significative tra gli intervistati in termini di:

- percezione sulla qualità dell'aria,
- ambiti in cui possono essere meglio affrontate le sfide sul tema,
- fonti di informazione,
- comportamenti ed iniziative da attuare per il miglioramento della qualità dell'aria.

Questi aspetti sono stati investigati attraverso nove variabili e i risultati dell'analisi condotta hanno permesso di classificare i quattro gruppi sulla base del loro impegno dichiarato per ridurre l'inquinamento atmosferico. Lo studio conferma infatti che i cittadini sono più o meno proattivi quando si chiede loro di mettere in pratica comportamenti ed iniziative virtuose che potrebbero incidere sulla qualità dell'aria rendendola migliore. Basandoci quindi sui valori delle 9 variabili selezionate sono stati identificati quattro profili di cittadino (Tabella 12):

- un gruppo di cittadini (Impegnato e proattivo) molto disponibile ad attuare comportamenti virtuosi per il miglioramento della qualità dell'aria;
- un gruppo (Disponibile, ma...) abbastanza disponibile ad attuare comportamenti virtuosi;
- un gruppo poco disponibile ad attuare comportamenti virtuosi (Titubanti);
- un gruppo in cui la disponibilità ad attuare comportamenti virtuosi risulta scarsa ed inferiore rispetto agli altri gruppi (Non disponibili).

Classificazione del profilo dei cittadini	Descrizione sintetica del profilo	Quota % del cluster
Impegnato e proattivo	Cittadini che vogliono agire e incoraggiare gli altri ad attivarsi per il miglioramento della qualità dell'aria	16%
Disponibili ma...	Cittadini disponibili a fare qualcosa per migliorare	20%
Titubanti	La situazione peggiora ma preferisco non espormi troppo	31%
Non disponibili	La situazione peggiora, ma non mi interessa	33%

Tabella 12 Classificazione e numerosità dei quattro cluster

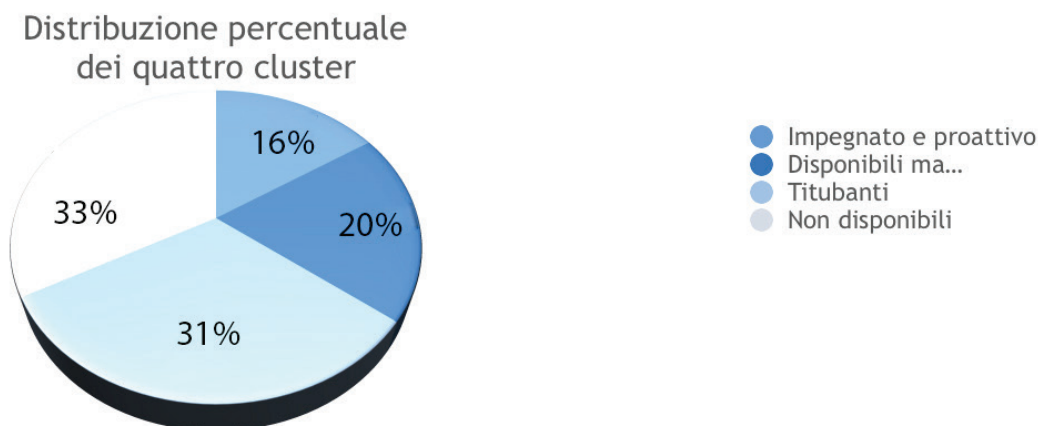


Figura 3 Distribuzione percentuale dei quattro cluster

Da un'analisi dettagliata dei quattro cluster emergono alcune differenze sostanziali:

1. Impegnato e proattivo. Si tratta del cluster meno numeroso (16%), ma in cui confluiscono i cittadini che dimostrano una maggiore disponibilità ad impegnarsi nel miglioramento della qualità dell'aria. Attribuiscono principalmente alle istituzioni europee il ruolo di affrontare le sfide per un miglioramento della qualità dell'aria. L'impegno significativo per migliorare la qualità dell'aria è sicuramente l'aspetto che contraddistingue questo gruppo che si dichiara disponibile sia nell'agire che nel promuovere questo tema. Mobilità sostenibile, comportamenti responsabili e promozione della sostenibilità sono gli aspetti su cui investire per questi cittadini, disponibili a scegliere la sostenibilità anche nella sfera più privata quale l'utilizzo di trasporti privati e l'efficienza dei riscaldamenti.

2. Disponibile, ma... I cittadini che compongono questo cluster (20%) sono leggermente più preoccupati per la qualità dell'aria rispetto a quelli del cluster "Impegnato e proattivo" e vedono nelle istituzioni sovraregionali e regionali gli attori che dovrebbero agire maggiormente per raggiungere obiettivi di miglioramento.

Il cluster è composto da cittadini che mostrano di volersi impegnare, seppur in modo generico, senza individuare con determinazione i comportamenti e le iniziative da attuare. L'impegno risulta comunque inferiore a quello dei componenti del cluster "Impegnato e proattivo".

3. Titubante. L'impegno per la qualità dell'aria si riduce ulteriormente. In questo cluster (31%) confluiscono i cittadini che dimostrano poca disponibilità ad agire per il miglioramento della qualità dell'aria. Questi cittadini vedono nelle istituzioni europee gli attori che dovrebbero agire maggiormente per migliorare la qualità dell'aria. I cittadini che compongono questo raggruppamento sono più preoccupati per la qualità dell'aria rispetto a quelli degli altri cluster ma nonostante questo non

sono disponibili ad impegnarsi nelle iniziative e nei comportamenti proposti. Tra le iniziative meno gradite quelle per la mobilità sostenibile.

4. Non disponibile. Nessun impegno per migliorare la qualità dell'aria dai cittadini di questo cluster, purtroppo il più numeroso (33%). Qui confluiscono i cittadini che non mostrano interesse ad impegnarsi per ridurre l'inquinamento atmosferico anche se percepiscono una qualità dell'aria in continuo peggioramento. I cittadini di questo cluster si dichiarano scarsamente disponibili ad impegnarsi in tutte le attività proposte. Tra le meno gradite le iniziative sulla mobilità sostenibile quali ZTL, limitazioni della circolazione etc.

Non ci sono significative differenze in termini di caratteristiche demografiche dei cittadini che compongono i quattro cluster.



CONCLUSIONI

I 6 Fatti sopra descritti rappresentano una semplificazione ed una interpretazione dell'indagine e per questo possono essere già considerati una sua conclusione. È evidente tuttavia che molte sono le considerazioni che potrebbero essere avanzate e per queste si rimanda al documento di indagine nella sua completezza. Interessava in questa sintesi sottolineare come i cittadini del bacino padano risultino già disponibili ad un cambiamento degli stili di vita, anche se in percentuale non maggioritaria. Per raggiungere un reale cambiamento, l'unità di intenti e la chiarezza con cui azioni e proposte vengono presentate ai cittadini appaiono elementi chiave. Anche il più responsabile e consapevole dei cittadini, infatti, valuta quanto gli viene sottoposto non solo in termini di informazioni tecniche ma anche attraverso la propria sfera emotiva. Tanto maggiore sarà la trasparenza del processo e l'impegno delle parti in causa, tanto maggiore sarà l'efficacia delle politiche di comunicazione.





www.lifepreparepair.eu
info@lifepreparepair.eu

