

Deutsche Umwelthilfe

Azione legale a favore dell'aria pulita



È L'ARIA CHE RESPIRIAMO A FARCI AMMALARE

L'inquinamento atmosferico è uno dei maggiori problemi ambientali del nostro tempo. Nonostante le direttive vigenti in tutta Europa e il "diritto all'aria pulita", che attribuisce a ciascun cittadino dell'UE il diritto di chiedere misure efficaci per ridurre l'inquinamento atmosferico, i valori limite per gli inquinanti nocivi quali il biossido di azoto (NO_2) o il particolato (PM_{10} e $\text{PM}_{2,5}$) sono regolarmente superati in molte città e in numerosi agglomerati. Tutto ciò si ripercuote negativamente sulla salute dei cittadini e nuoce all'ambiente e al clima.

Oltre che per questi inquinanti diffusissimi, sono stati stabiliti dei valori limite rilevanti per la salute anche per l'anidride solforosa (SO_2), il benzene (C_6H_6), l'ozono (O_3) e il monossido di carbonio (CO), che alcuni Paesi europei non rispettano. Sebbene l'aria pulita sia uno dei bisogni fondamentali dell'essere umano, fino al 95% degli abitanti delle città europee sono esposti a concentrazioni di inquinanti nocive per la loro salute. Industria, trasporti e combustione residenziale sono le principali fonti di questo tipo di inquinamento.

Con il progetto Right to Clean Air (LIFE15 GIE/DE/795 LEGAL ACTIONS) finanziato dall'UE, l'associazione Deutsche Umwelthilfe (DUH) sta adoperandosi per migliorare significativamente la qualità dell'aria in Europa, tutelando in questo modo l'ambiente e la salute umana. Insieme all'organizzazione ceca Frank Bold Society (FBS), la DUH sta promuovendo delle misure atte a controllare e migliorare la qualità dell'aria e sostiene azioni legali a livello europeo e nazionale, ivi comprese cause a favore dell'aria pulita in alcune città europee. Il problema deve essere affrontato in tutta Europa attraverso attività di pubbliche relazioni, workshop di capacity building e lo scambio di esperienze tra numerosi partner europei.

LA QUALITÀ DELL'ARIA IN EUROPA

Stando agli studi condotti dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA)¹¹, nel 2015 in tutta Europa sono morte prematuramente più di 420.000 persone per le conseguenze dell'inquinamento da particolato. Circa 79.000 decessi prematuri sono imputabili a livelli elevati di emissioni di NO_2 . La scadente qualità dell'aria aumenta il rischio di malattie cardiovascolari o respiratorie, fra cui il cancro. Questi danni alla salute umana generano costi economici compresi tra 330 e 940 miliardi di euro, corrispondenti al 3-9% del PIL dell'UE.²

Più di un quinto della popolazione urbana dell'UE è esposto a un inquinamento atmosferico che supera i valori limite stabiliti dall'Unione. Eppure i valori limite europei sono molto meno restrittivi di quelli raccomandati dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS). Circa il 74% della popolazione urbana dell'UE a 28 è esposto a concentrazioni superiori ai ben

più restrittivi valori limite per la qualità dell'aria stabiliti dall'OMS per il $\text{PM}_{2,5}$, e il 7% della popolazione urbana dell'UE a 28 vive in aree con concentrazioni superiori al valore limite annuo stabilito dall'UE per il NO_2 .³

LA QUALITÀ DELL'ARIA IN GERMANIA

Oltre all'inquinamento da particolato, in Germania le emissioni di biossido di azoto rappresentano una notevole sfida in termini d'inquinamento atmosferico. L'esposizione permanente a tale inquinamento atmosferico danneggia il sistema respiratorio e colpisce l'apparato cardiovascolare. Studi effettuati dall'OMS mostrano che l'esposizione a lungo termine all'inquinamento atmosferico – come viene riscontrata in siti limitrofi a zone di traffico – è correlata a una maggiore predisposizione alle malattie e a un aumento del tasso di mortalità. Secondo il rapporto sulla qualità dell'aria 2018 redatto dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), nel 2015 in Germania sono stati registrati 13.100 decessi prematuri provocati dall'esposizione al NO_2 e 62.300 decessi a causa dell'inquinamento da particolato.⁴ La valutazione delle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria nel 2018 mostra che il valore limite sulla media annua per il NO_2 , pari a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sul territorio nazionale, non viene rispettato nel 40% delle stazioni di monitoraggio ubicate in prossimità delle zone di traffico.⁵ Prima fra tutte, la stazione "Am Neckartor" a Stoccarda. Qui il valore medio annuo del NO_2 è di $71 \mu\text{g}/\text{m}^3$, quindi quasi l'80% in più del valore limite consentito. Il valore medio giornaliero del particolato (PM_{10}) è di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e nel 2017 è stato superato per 47 giorni. Per legge, non deve essere superato per più di 35 volte. Secondo l'OMS, questo valore limite resta comunque troppo alto perché non c'è una concentrazione di particolato al di sotto della quale si possano escludere conseguenze sulla salute. Pertanto, l'organizzazione propone di limitare a tre il numero dei giorni di superamento consentito dei valori limite. Nel 78% delle stazioni di misurazione in Germania, il valore limite giornaliero raccomandato dall'OMS è stato superato. Anche il valore limite annuo di concentrazione di $\text{PM}_{2,5}$, pari a $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, è notevolmente più alto di quello raccomandato dall'OMS, pari a $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ l'anno. La causa principale dell'elevato tasso d'inquinamento da NO_2 nelle città è da ricercarsi nelle emissioni dei veicoli a motore diesel, soprattutto le autovetture, responsabili in media per un buon 72,5%.⁶ La Commissione europea come anche i tribunali tedeschi confermano che misure quali limitazioni alla circolazione dei veicoli a motore diesel nelle aree urbane possono dare un notevole contributo alla soluzione del problema.

VALORI LIMITE PER LA QUALITÀ DELL'ARIA

L'Unione europea ha sviluppato un ampio corpus normativo che stabilisce norme e obiettivi basati sulla salute, riepilogati nella tabella che segue. Si applicano su diversi periodi perché gli impatti sulla salute

1 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report

2 Cost-benefit Analysis of Final Policy Scenarios for the EU Clean Air Package, marzo 2014

3 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report

4 EEA Report No. 12/2018 Air quality in Europe – 2018 report

5 Umweltbundesamt Air Quality 2018 – Preliminary Evaluation, gennaio 2018

6 Umweltbundesamt HBEFA Versione 3.3

NORME DI QUALITÀ DELL'ARIA DELL'UNIONE EUROPEA

Inquinante	Obbligo	Lasso di tempo	Scadenza compliance	Superamenti annui consentiti
Biossido di azoto (NO ₂)	Valore limite orario pari a 200 µg/m ³	1 ora	01/01/2010	Non più di 18 ore
	Valore limite (media annua) pari a 40 µg/m ³	Anno civile	01/01/2010	Nessuno
Particolato grossolano (PM ₁₀)	Valore limite giornaliero pari a 50 µg/m ³	24 ore	01/01/2005	Non più di 35 giorni
	Valore limite (media annua) pari a 40 µg/m ³	Anno civile	01/01/2005	Nessuno
Particolato fine (PM _{2,5})	Valore limite (media annua) pari a 25 µg/m ³	Anno civile	01/01/2015	Nessuno
Anidride solforosa (SO ₂)	Valore limite orario pari a 50 µg/m ³	1 ora	01/01/2005	Non più di 24 ore
	Valore limite giornaliero pari a 125 µg/m ³	24 ore	01/01/2005	Non più di 3 giorni
Piombo (Pb)	Valore limite (media annua) pari a 0,5 µg/m ³	Anno civile	01/01/2005	Nessuno
Monossido di carbonio (CO)	Valore limite giornaliero pari a 10 µg/m ³	Valore massimo giornaliero sulla media di 8 ore	01/01/2005	Nessuno
Benzene	Valore limite (media annua) pari a 5 µg/m ³	Anno civile	01/01/2010	Nessuno
Idrocarburi policiclici aromatici	Valore-obiettivo sulla media annua pari a 1 ng/m ³ (espresso come concentrazione di benzo(a)pirene)	Anno civile	31/12/2012	Nessuno

osservati correlati ai diversi inquinanti si verificano a fronte di tempi di esposizione differenti. I valori limite per la media annua sono finalizzati a proteggere le persone dall'esposizione a lungo termine (cronica) all'inquinamento atmosferico, mentre i valori limite orari e giornalieri sono volti a proteggere le persone dall'esposizione a breve termine (acuta) in episodi di forte inquinamento che durano solo ore o giorni. I valori limite si basano sulle linee guida stabilite dall'OMS. Comunque nel caso del PM₁₀ e del PM_{2,5}, i valori limite vigenti sono notevolmente meno restrittivi delle raccomandazioni dell'OMS.

EMISSIONI PRODOTTE DALLA COMBUSTIONE DEL LEGNO E DEL CARBONE

Circa il 65% del consumo totale di energia da parte delle famiglie europee serve per il riscaldamento. La combustione residenziale è già la principale fonte di particolato, fuliggine e benzo(a)pirene (BaP) nell'UE. Si prevede che entro il 2030 più del 40% delle emissioni di particolato e quasi il 70% delle emissioni di fuliggine in Europa saranno prodotte da stufe e caldaie.⁷ Questo perché, fra l'altro, si ritiene che la biomassa solida in quanto fonte rinnovabile svolga un ruolo decisivo nella transi-

zione verso fonti di riscaldamento più rispettose dell'ambiente nell'UE. Si è così giunti a una sorta di rinascita del legno come combustibile.

Tuttavia, la maggior parte degli oltre 70 milioni di apparecchi alimentati a combustibili solidi in Europa sono obsoleti. Soprattutto gli apparecchi di piccole dimensioni a comando manuale sono spesso utilizzati in modo improprio e il legno viene sovente bruciato in modo inefficiente. Pertanto questi piccoli apparecchi contribuiscono in misura sproporzionata alle emissioni totali. Inoltre spesso producono enormi quantità di particelle di fuliggine che contribuiscono al riscaldamento globale. E questo peggiora notevolmente la loro impronta ambientale.

Le città e le regioni non dovrebbero solo conformarsi alle deboli norme europee in materia di qualità dell'aria per il PM, ma affrontare il problema con impegno nell'ambito della propria strategia per la salvaguardia del clima e dell'ambiente. Per proteggere efficacemente la salute dei cittadini, possono limitare la combustione domestica e dovrebbero andare oltre le norme dell'UE. Un esempio molto rigoroso: a Cracovia (in Polonia) entrerà in vigore la messa al bando totale della combustione di combustibili solidi da settembre 2019.

⁷ Ufficio europeo dell'ambiente, sulla base del modello IIASA GAINS, 2016

CONTROLLI DELLE EMISSIONI DEI VEICOLI

I valori limite del NO_2 vengono sistematicamente superati in molte città principalmente per l'elevato tasso medio delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x) in condizioni di guida su strada generate dalle nuove autovetture a motore diesel. Infatti, già ben prima dello scandalo dei gas di scarico si sapeva che i veicoli su strada hanno emissioni di NO_x considerevolmente maggiori rispetto a quelle misurate nei test di laboratorio. Questo riguarda i veicoli di tutte le case automobilistiche.

Già dal 2007, la DUH aveva prove che i dati ufficiali forniti dalle case automobilistiche riguardo alle auto di loro produzione non fossero corretti e aveva inoltrato queste informazioni alle autorità. Vista l'inerzia dei politici nonostante le prove evidenti e persino dopo lo scoppio negli USA del dieselgate che ha coinvolto la VW, la DUH ha iniziato a misurare le emissioni delle autovetture. Da marzo 2016, la DUH insieme all'Emissions-Kontroll-Institut (EKI) ha misurato i gas di scarico di più di 100 autovetture Euro 6 ed Euro 5 in condizioni di guida reale su strada. Si trattava di veicoli con motori diesel, benzina e ibridi. Solo alcuni dei veicoli testati finora rispettano il valore limite su strada. Le misurazioni effettuate a temperature prevalentemente estive hanno dimostrato, in media, emissioni più basse che in inverno. Questo è riconducibile al fatto che molti veicoli disattivano il dispositivo per il trattamento dei gas di scarico previsto dalla legge quando la temperatura è inferiore a 19 °C. Ad oggi le emissioni di NO_x più elevate di un'auto Euro 6 sono state registrate su una Opel Zafira Tourer 1.6 CDTi con motore diesel. Questo modello emette in media 1.474 mg NO_x /km. Il valore limite di omologazione applicabile sul banco prova è 80 mg/km. Informazioni contestuali sulle nostre misurazioni delle emissioni di NO_x e CO_2 sono reperibili sul nostro sito Web www.l.duh.de/pemsuk.



In molte città d'Europa, le stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria mostrano che i valori limite vengono superati da anni. Per garantire la salute e il benessere della popolazione locale, ONG ambientaliste quali la DUH stanno citando in giudizio le città dove l'aria è irrespirabile.

Con le misurazioni, la DUH desidera attirare l'attenzione sul fatto che sono richiesti con urgenza controlli più numerosi, e soprattutto migliori, del sistema di depurazione dei gas di scarico dei veicoli al fine di assicurare la conformità alle norme applicabili in materia di emissioni. Diversamente dal ministero federale tedesco dei Trasporti, la DUH pubblica le proprie misurazioni, informa i consumatori e, mettendo in

luce emissioni di NO_x molto elevate, mostra perché circa la metà delle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria ubicate in prossimità di zone ad alto traffico superano i valori limite validi dal 2010. Le misurazioni però indicano anche che è possibile produrre auto diesel "pulite", che soddisfano i valori limite su strada.

PIANI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA E FATTORI DI EMISSIONE

Molti dei piani esistenti per la qualità dell'aria si basano su valori di emissioni di NO_x estrapolati da database obsoleti, che non comprendono le misurazioni delle emissioni alle basse temperature. Un importante database supportato da Germania, Austria, Svizzera, Francia, Svezia, Norvegia e il Centro comune di ricerca (JRC) della Commissione europea è costituito dal Manuale dei fattori di emissione del traffico veicolare su strada (Handbook Emission Factors for Road Transport, HBEFA). Questo Manuale è stato sviluppato dalle agenzie per l'ambiente di diversi Paesi europei e fornisce fattori di emissione uniformi e rappresentativi a livello europeo. La versione 3.2, in uso per molto tempo, conteneva dati sulle emissioni che non corrispondevano alle emissioni effettive dei veicoli diesel su strada. Nella versione aggiornata 3.3, pubblicata nell'aprile 2017, i fattori di emissione di NO_x su tutte le auto Euro 4, 5 e 6 con motore diesel sono stati incrementati. Per i veicoli Euro 4 e 5 si deve prevedere un incremento fino al 35%, a seconda delle condizioni del traffico, e nel caso delle auto Euro 6 ci si può aspettare che la cifra raddoppi.⁸ Il secondo importante database per il calcolo delle emissioni dei veicoli è COPERT, in uso nella maggior parte dei Paesi europei. In parole povere, si può affermare che i piani per la qualità dell'aria pubblicati prima della revisione dei database sulle emissioni dopo il dieselgate contengono calcoli che sono fin troppo ottimistici.

Pertanto, le previsioni riguardanti la compliance al valore limite nei piani per la qualità dell'aria devono essere considerevolmente riviste e i provvedimenti necessari ampliati di conseguenza. Anche con i vecchi fattori di emissione, in molte aree la compliance al valore limite non è prevista prima dell'anno 2021 (come a Stoccarda) o del 2030 (come a Monaco), a meno che vengano messi in atto ulteriori provvedimenti. Una volta che saranno state aggiornate le previsioni, sarà presto evidente che la maggior parte dei piani continuerà a dare al pubblico una protezione insufficiente contro gli effetti nocivi sulla salute degli inquinanti atmosferici, e ciò violerà non solo la Direttiva dell'UE sulla qualità dell'aria (2008/50/CE) e la sua implementazione in ambito nazionale, ma anche l'articolo 11 della Carta sociale europea (diritto alla protezione della salute) e la maggior parte delle Costituzioni dei singoli Paesi.

FONDAMENTO GIURIDICO

Il fondamento per le azioni legali riguardanti la qualità dell'aria è costituito dalla Direttiva 96/62/CE del Consiglio del 27 settembre 1996 in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente e dalla Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per

⁸ Umweltbundesamt HBEFA Versione 3.3

un'aria più pulita in Europa, entrata in vigore il 21 maggio 2008. Le linee guida fissano dei valori limite per la concentrazione di inquinanti presenti nell'aria ambiente. I valori limite definiti dovevano essere trasposti a livello nazionale in leggi ad hoc, ad es. in Germania dal 39° Atto federale sul controllo delle emissioni. In caso di superamento dei valori limite per la qualità dell'aria, le città e i comuni sono obbligati a redigere dei piani d'azione e/o dei piani per la qualità dell'aria. Questi piani devono garantire che il periodo di superamento sia il più breve possibile.

Per proteggere il benessere dei cittadini, l'ambiente e il clima, i governi nazionali degli Stati membri dell'UE e, se del caso, i rispettivi governi federali o regionali devono garantire l'osservanza tempestiva dei valori limite mettendo in atto delle misure efficaci. Quando ciò non si verifica, la DUH e le sue organizzazioni partner – quali l'ONG internazionale ClientEarth e la Frank Bold Society (FBS) – adiscono il sistema giudiziario nazionale per rimediare alle mancanze degli Stati membri e far valere legittimamente il diritto all'aria pulita. A seguito dell'assenza di provvedimenti e prescrizioni o della loro inadeguata applicazione, i valori limite continuano a essere superati.

AZIONI LEGALI E VITTORIE

L'azione promossa nel 2005 da un residente in Landshuter Allee, una strada molto inquinata di Monaco, e appoggiata dalla DUH è passata in tutti i gradi di giudizio ed è approdata alla Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE), che il 25 luglio 2008 ha confermato il diritto legalmente esercitabile all'aria pulita (numero di repertorio M 1 K 12.1046, caso Janecek). Il diritto delle associazioni ambientaliste di citare in giudizio è stato notevolmente rafforzato dalla sentenza del Tribunale amministrativo federale (BVerwG) di Lipsia il 5 settembre 2013 (numero di repertorio 4 K 165/12.WI (1)) in merito a un'azione legale promossa dalla DUH contro il Land dell'Assia a causa del superamento dei valori limite per la qualità dell'aria a Darmstadt. Grazie a questa sentenza, le organizzazioni per la tutela dell'ambiente e dei consumatori hanno diritto a perseguire e chiedere la conformità prevista dalla legge ai valori limite per la qualità dell'aria nell'intera città. Il Tribunale amministrativo di Wiesbaden (numero di repertorio 4 K 757/11.WI, 4 K 165/12.WI (1)) nella sua sentenza del 30 giugno 2015 ha stabilito che gli aspetti economici e finanziari non rappresentano un buon motivo per astenersi dall'adozione di provvedimenti atti a garantire l'osservanza dei valori limite. Pertanto i piani per la qualità dell'aria devono comprendere tutti i provvedimenti idonei all'osservanza dei valori limite non appena possibile.

CONFERMATA LA LEGITTIMITÀ DELLE RESTRIZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI DIESEL

Il 13 settembre 2016 il Tribunale amministrativo di Düsseldorf ha deliberato che i divieti di circolazione per determinati veicoli diesel erano giuridicamente possibili al fine di rispettare i valori limite in tempi brevissimi. Con la sua sentenza del 26 luglio 2017 il Tribunale amministrativo di Stoccarda si è spinto un passo più avanti, intimando al Land del Baden-

Württemberg di prendere in considerazione un divieto di circolazione dei veicoli con motori diesel per l'intero anno. In una sentenza di principio, il Tribunale amministrativo federale di Lipsia il 27 febbraio 2018 ha dichiarato che questi divieti di circolazione per i veicoli diesel sono possibili già oggi, rispettando nel contempo il principio di proporzionalità.

AZIONI LEGALI PER L'ARIA PULITA

In cooperazione e con il sostegno dell'ONG internazionale ClientEarth, nel novembre 2015 la DUH ha proposto ricorso contro numerose autorità regionali per l'avenuto superamento dei valori limite per la qualità dell'aria riguardanti il NO₂. Queste le città interessate: Stoccarda, Francoforte, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Aquisgrana, Colonia e Bonn. Nel giugno 2016 la DUH ha intrapreso un'azione legale a Berlino a causa del superamento dei limiti di NO₂ presso tutte le stazioni per il monitoraggio della qualità dell'aria ubicate in prossimità delle principali arterie stradali. Nell'ottobre 2016 la DUH ha riassunto il procedimento contro la città di Magonza per il costante superamento dei valori limite di NO₂. Complessivamente la DUH ha proposto ricorso contro 35 città in nove dei 16 Länder tedeschi.

Inoltre la DUH ha avviato delle misure di esecuzione a Monaco, Darmstadt, Reutlingen, Stoccarda, Düsseldorf, Wiesbaden e Limburg. In queste città sono state emesse, in alcuni casi anni fa, ordinanze giuridicamente vincolanti che intimano alle autorità competenti di aggiornare



L'associazione Deutsche Umwelthilfe sta combattendo battaglie legali per far valere il diritto all'aria pulita in queste 35 città tedesche.

i piani per la qualità dell'aria esistenti e di introdurre misure atte a garantire l'osservanza dei valori limite di NO₂ il prima possibile. Grazie a queste decisioni giurisprudenziali, sono stati messi in atto i primi provvedimenti, tra cui le restrizioni alla circolazione per i veicoli diesel. Dal 1° gennaio 2019 è entrata in vigore per l'intera area urbana di Stoccarda una restrizione alla circolazione per i veicoli diesel fino a Euro 5/V. Da giugno 2019, entreranno in vigore restrizioni alla circolazione per i veicoli diesel da Euro 1/I fino a 5/V in determinate strade.

AZIONI LEGALI IN ALTRI PAESI

Il 19 dicembre 2012, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha stabilito, a proposito dei piani per la qualità dell'aria, che anche in caso di notevoli conseguenze economiche è possibile chiedere agli Stati membri dei provvedimenti se sono necessari per rispettare i valori limite. Il governo italiano ha cercato di giustificare la continua violazione dei valori limite applicabili per le concentrazioni di PM₁₀ in molte regioni italiane affermando che era impossibile raggiungere la compliance. Sarebbe stato necessario adottare "misure drastiche sul piano economico e sociale e violare diritti e libertà fondamentali". In quest'argomentazione la CGUE non ha riconosciuto alcuna giustificazione per il superamento dei valori limite e ha posto l'accento sul fatto che gli Stati membri devono rispettare le scadenze.⁹

In altri Stati membri, le associazioni ambientaliste sono obbligate a far valere legalmente l'osservanza delle norme per la qualità dell'aria. Nel 2011, per esempio, ClientEarth ha intentato una causa contro il Regno Unito per la mancata osservanza dei limiti di NO₂ in 16 città e regioni britanniche. Con la sua sentenza del 19 novembre 2014 nella causa C-404/13, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha stabilito che spetta al giudice nazionale adottare nei confronti dell'autorità responsabile ogni misura necessaria in caso di superamento dei valori limite per la qualità dell'aria. La Corte suprema del Regno Unito ha statuito che il governo britannico doveva presentare dei nuovi ed efficaci piani per la qualità dell'aria entro il 31 dicembre 2015. Tuttavia questi si sono dimostrati meno efficaci e non consentivano la conformità al valore limite prima del 2025, al che ClientEarth ha promosso un'altra azione giudiziaria.

Il 2 novembre 2016, la Corte suprema ha ribadito che tali piani per la qualità dell'aria erano carenti e dovevano essere rivisti. Dopo il tentativo del governo britannico di posticipare la pubblicazione di nuovi piani per la qualità dell'aria fino a dopo le elezioni, la Corte suprema ha deliberato che i piani dovevano essere presentati e approvati, al più tardi, entro il 31 luglio 2017. Poiché i piani redatti per più di 45 agglomerati in Inghilterra e Galles non sono ancora sufficienti per rispettare i valori limite per la qualità dell'aria, ClientEarth ha nuovamente intentato una causa. Nel corso del negoziato nel gennaio 2018, il governo del Galles ha annunciato l'adozione di piani per la qualità dell'aria fino al 31 luglio 2018. Il 21 febbraio 2018, i giudici hanno intimato al governo britannico di redigere dei piani per la qualità dell'aria al fine di raggiungere nel minor tempo possibile la conformità ai valori limite nelle aree interessate. Grazie a

questo impegno le restrizioni alla circolazione nella zona verde di Londra si inaspriranno all'inizio di aprile 2019: la nuova Ultra Low Emission Zone sarà vietata ai veicoli diesel di categoria inferiore a Euro 6 e alle vetture a benzina di categoria inferiore a Euro 4.

AZIONI LEGALI IN ITALIA

In una regione italiana, la Lombardia, sono già state intentate numerose cause contro il governo regionale al fine di ottenere un piano per la qualità dell'aria che soddisfi i criteri della Direttiva dell'UE relativa alla qualità dell'aria ambiente e contenga misure ideali per rientrare nel più breve tempo possibile nei valori limite prescritti dalla legge in caso di un loro superamento. In Lombardia, i valori limite per gli inquinanti atmosferici PM₁₀, PM_{2,5} e NO₂ e i valori-obiettivo per l'O₃ e il B(a)P vengono superati da anni.

Il primo successo nella battaglia legale per una migliore qualità dell'aria è stato conseguito nel 2012, quando il Tribunale amministrativo regionale della Lombardia a Milano ha imposto al governo provinciale una data limite per la presentazione di una bozza del piano per la qualità dell'aria. Nelle motivazioni della sentenza, i giudici hanno fatto riferimento al caso Janecek, oggetto di un'azione legale in Germania. La sentenza ha portato all'adozione nel settembre 2013 di un nuovo piano per la qualità dell'aria, ma le misure in esso contemplate si sono dimostrate inefficaci. Alla fine del 2016 le Onlus Cittadini per l'Aria e A.I.P.I., Associazione Ipertensione Polmonare Italiana, hanno chiesto un aggiornamento del piano con misure adeguate per consentire la conformità ai valori limite nel minor tempo possibile.

Vista l'inerzia del governo regionale, Cittadini per l'Aria, con il sostegno di ClientEarth, ha proposto un ricorso contro il governo regionale nel febbraio 2017. Il procedimento è stato archiviato dopo l'avvio da parte del governo regionale di una procedura per l'adozione di un nuovo piano per la qualità dell'aria. Ad agosto 2018, il governo regionale ha pubblicato il nuovo piano per la qualità dell'aria senza sottoporlo alla consultazione pubblica. Ritenendo che il nuovo piano per la qualità dell'aria non contenga misure sufficienti per raggiungere la conformità nel minor tempo possibile (la conformità ai valori limite non è prevista prima del 2025 e non per tutti gli inquinanti), Cittadini per l'Aria ha proposto un ricorso al TAR Lombardia. ClientEarth è intervenuta per prestare il proprio sostegno nell'azione legale. Il Tribunale amministrativo di Milano non ha ancora pubblicato la sentenza.

PROCEDURE D'INFRAZIONE

Oltre ai cittadini interessati e alle ONG, anche la Commissione UE fa rispettare la legge applicabile mediante le procedure d'infrazione. La Commissione avvia procedure d'infrazione contro gli Stati membri sulla base di due principi giuridici fondamentali:

- violazione dell'obbligo di rispettare i valori limite per la qualità dell'aria nel periodo specificato (articolo 13);

⁹ Sentenza della Corte (Prima Sezione) del 19 dicembre 2012, causa C-68/11, Commissione europea contro Repubblica italiana

PROGRAMMA D'EMERGENZA IN 8 PUNTI PER L'ARIA PULITA DELLA DUH

- 1. Impegno vincolante delle case automobilistiche** di vendere solo auto nuove con motore diesel che rispettano il valore limite per gli ossidi di azoto stabilito per la categoria Euro 6 pari a 80 mg/km su strada (secondo le misurazioni delle emissioni su strada in condizioni di guida reale a temperature di - 15 °C).
- 2. Rafforzare l'offerta di tecnologie per sistemi di propulsione non inquinanti ed efficienti** per i nuovi veicoli (a metano, ibrida ed elettrica).
- 3. Richiamo obbligatorio** di tutti i veicoli diesel Euro 5 + 6 per retrofit del motore mediante sistema di depurazione dei gas di scarico mediante tecnologia SCR a base di urea. Garantire l'osservanza del valore limite di NO_x per i veicoli Euro 6, pari a 80 mg/km, in condizioni di guida reale a - 15 °C. Se il costruttore si rifiuta di eseguire il retrofit tecnico, dovrà riacquistare la vettura diesel inquinante.
- 4. Programma di retrofit per tutti i veicoli commerciali leggeri Euro 5/V + 6/VI** (furgoni per le consegne e degli artigiani) all'attuale tecnologia SCR Euro 6/VI.
- 5. Speciale programma infrastrutturale per "trasporti pubblici non inquinanti"**: impegno e qualificazione dei comuni per garantire che tutti gli autobus utilizzati per il trasporto pubblico siano dotati di convertitori catalitici SCR e filtri antiparticolato al più tardi entro il 1° luglio 2019 e che rispettino i valori di emissioni previsti per la categoria Euro 6 o siano sostituiti con nuovi veicoli con motori elettrici o a metano. Ampliamento della gamma dei servizi di trasporto locale, ad esempio sotto forma di ampliamento dei percorsi, maggiore frequenza dei viaggi e prolungamento delle ore di servizio.
- 6. Introduzione di azioni legali collettive a tutela dei consumatori per concedere ai consumatori** maggiori diritti contro le società fraudolente.
- 7. Impegno alla trasparenza del settore**: obbligo di pubblicare le misurazioni delle emissioni su strada di CO₂ e NO_x in condizioni di guida reale (a temperature comprese tra - 15 °C e + 35 °C) di tutti i modelli di veicoli e l'intervallo di temperatura specifico del veicolo con sistema di depurazione dei gas di scarico a norma di legge controllato da un software.
- 8. Trasparenza delle autorità**: divulgazione di tutti i dati riguardanti le emissioni di CO₂ e di altre sostanze inquinanti da parte dell'Autorità federale tedesca per il trasporto a motore. L'industria automobilistica ha espressamente acconsentito a pubblicare tutti i dati del veicolo necessari per verificare i valori di CO₂ e gas di scarico, come pure i dispositivi di spegnimento illegali e a norma di legge.

Ovviamente, queste richieste sono trasferibili ad altri Paesi.

- ▶ violazione dell'obbligo di redigere dei piani per la qualità dell'aria che includano misure appropriate atte a garantire che il periodo di superamento sia il più breve possibile (articolo 23).

Dopo una lettera di costituzione in mora e un parere motivato, la Commissione europea può deferire il caso alla Corte di giustizia dell'Unione europea. Solo a causa dell'eccessivo inquinamento da particolato, 16 Stati membri hanno già ricevuto delle lettere di costituzione in mora. La Commissione ha promosso un'azione davanti alla CGUE contro due Stati membri: Bulgaria e Polonia. Il 5 aprile 2017, il governo bulgaro è stato condannato per il "superamento sistematico e prolungato" dei valori limite di particolato. Il 22 febbraio 2018 il governo polacco è stato condannato per la mancata attuazione delle misure di controllo dell'inquinamento atmosferico. Entrambi gli Stati membri sono ora tenuti a presentare nuovi piani per la qualità dell'aria atti a garantire la conformità ai valori limite applicabili. In caso contrario, i Paesi andranno incontro a nuove procedure avviate dalla Commissione UE che potrebbero comportare ingentissime sanzioni.

Il 17 maggio 2018, la Commissione europea ha promosso un'azione davanti alla CGUE contro sei Stati membri dell'UE (Germania, Francia, Ungheria, Italia, Romania e Regno Unito) per le continue violazioni della normativa UE per la qualità dell'aria. Inoltre la Commissione sta inviando lettere di costituzione in mora a Germania, Italia, Lussemburgo e Regno Unito per la mancata osservanza delle norme di omologazione UE dei veicoli. In caso di condanna, su quei Paesi incombe la minaccia di sanzioni per miliardi.

Il 7 marzo 2019 la Commissione europea ha deferito l'Italia alla Corte di giustizia dell'Unione europea per l'incapacità di proteggere i cittadini dagli effetti del biossido di azoto. La Commissione chiede all'Italia il rispetto dei valori limite convenuti per la qualità dell'aria e l'adozione di misure appropriate per ridurre i livelli d'inquinamento in dieci agglomerati in cui risiedono circa 7 milioni di persone.

MISURE PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA

Nel 2013, l'Agenzia federale tedesca per la protezione dell'ambiente ha steso un elenco dei piani tedeschi per la qualità dell'aria e registrato più di 100 misure ideali per ridurre le concentrazioni di PM₁₀ e NO₂.¹⁰

La DUH ha analizzato la situazione attuale e, il 31 luglio 2017, ha pubblicato "8-Point Emergency Programme for Clean Air", un programma che consente la conformità ai valori limite per la qualità dell'aria garantendo nel contempo la mobilità delle persone. Queste prescrizioni sono ancora valide nel 2019 e a breve termine potrebbero portare al rispetto, con nove anni di ritardo, dei valori limite per la concentrazione di inquinanti atmosferici.

¹⁰ Umweltbundesamt Inventory and effectiveness of measures to improve air quality May 2015 – www.umweltbundesamt.de/publikationen/inventory-effectiveness-of-measures-to-improve-air

CASI DI ARIA PULITA NELL'UE

Germania

Dalla prima causa nel 2005, la Deutsche Umwelthilfe ha intentato 35 azioni legali, molte delle quali con il sostegno di ClientEarth. Nel febbraio 2018 il Tribunale amministrativo federale ha statuito che la tutela della salute prevale sull'interesse economico, spianando così la strada alle limitazioni per i veicoli diesel. Da gennaio 2019 Stoccarda è la prima città tedesca dove è vietata la circolazione delle vetture diesel di categoria Euro 4 e inferiori.

Paesi Bassi

A seguito di una sentenza del settembre 2017 del Tribunale de L'Aia, i Paesi Bassi devono adottare provvedimenti immediati contro l'inquinamento atmosferico. L'organizzazione per la tutela dell'ambiente Milieudefensie ha ottenuto tale successo. Lo Stato è stato condannato ad adottare misure concrete per rispettare tutti i valori limite europei in modo "prevedibile e dimostrabile".

Belgio

In una causa intentata da ClientEarth e i residenti di Bruxelles contro il governo locale, il tribunale ha stabilito che le organizzazioni ambientaliste e i cittadini hanno il diritto di pretendere l'attuazione di misure adeguate nel piano per la qualità dell'aria. Dopo che i giudici hanno chiesto ulteriori orientamenti alla CGUE, l'avvocato generale ha raccomandato alla Corte di giustizia dell'Unione europea di statuire che i giudici nazionali hanno l'obbligo di riesaminare le stazioni di monitoraggio e che una media annua eccedente il valore limite di legge presso un singolo sito di monitoraggio deve già essere ritenuta un superamento.

Regno Unito

Nel febbraio 2018 ClientEarth ha vinto, per la terza volta, una causa contro il governo britannico. L'Alta corte ha statuito che il tribunale dovrà svolgere una supervisione efficace sui prossimi piani per la qualità dell'aria del governo britannico. Significa che, per la prima volta in assoluto, ClientEarth potrà immediatamente intentare causa contro il governo britannico qualora questo rediga un piano per la qualità dell'aria non a norma di legge.

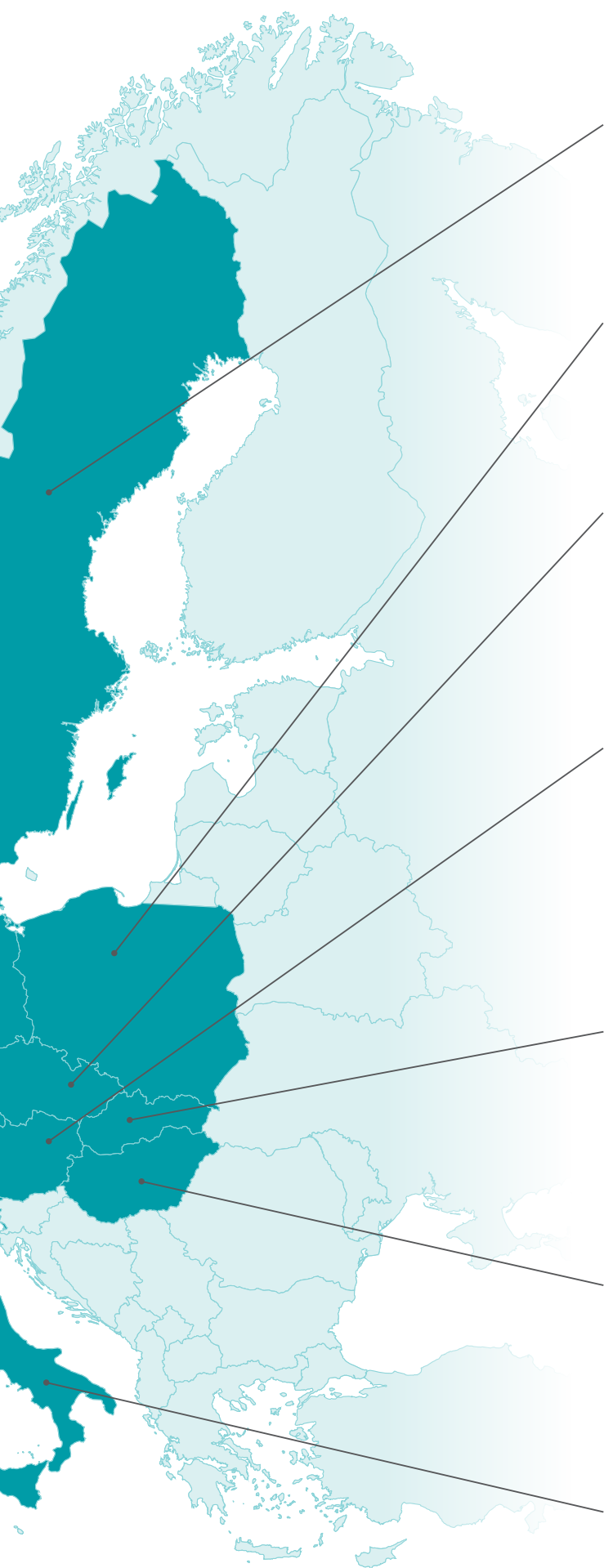
Francia

Dopo diverse battute d'arresto, Les Amis de la Terre ha intentato con il sostegno di ClientEarth una nuova causa contro il governo francese. Nella sua sentenza dell'11 luglio 2017 (n. 394254), il Consiglio di Stato si è discostato sostanzialmente dalle sue decisioni precedenti, ha affermato che la direttiva sulla qualità dell'aria stabilisce un obbligo di risultati e ha intimato l'adozione di nuovi e più efficaci piani per la qualità dell'aria entro il 31 marzo 2018.

Spagna

L'ONG ambientalista Ecologistas en Acción ha intentato una causa per l'assenza di un piano per la qualità dell'aria per ridurre i livelli di ozono superiori ai limiti fissati per legge nella regione Castiglia-León. In particolare, la corte ha constatato che l'assenza di un piano nazionale per la qualità dell'aria non può giustificare l'inerzia delle autorità regionali. Il 19 ottobre 2018 la Corte suprema di Valladolid ha condannato il governo regionale a redigere, entro un anno, un piano per la qualità dell'aria atto a ridurre il superamento dei valori-obiettivo stabiliti dall'UE per l'ozono in tale regione.





Svezia

Nel 2008 il Naturskyddsföreningen, l'Ente svedese per la conservazione della natura, ha citato in giudizio la città di Stoccolma per la mancata adozione di misure contemplate nel suo piano per la qualità dell'aria. Nonostante una sentenza a favore dell'ente emessa dal tribunale nel 2012, l'assenza di un ricorso efficace ha consentito alla città di continuare a ritardare l'adozione di qualsiasi misura.

Polonia

Gli abitanti della Polonia, con l'appoggio della Frank Bold Society, stanno rivendicando il proprio diritto a contestare i piani per la qualità dell'aria presso la Corte costituzionale. Sebbene la sentenza non sia prevista prima della fine del 2018, la crescente pressione esercitata sulle autorità ha già portato a un sostanziale miglioramento dei piani per la qualità dell'aria.

Repubblica Ceca

Il primo reclamo contro il piano per la qualità dell'aria di Ostrava è stato presentato da Frank Bold nel 2016. Nel dicembre 2017, la Suprema corte amministrativa ha bocciato il piano per la qualità dell'aria perché inadeguato. Casi analoghi, perseguiti con il sostegno di ClientEarth, hanno avuto successo nei tribunali di Praga e Brno rispettivamente a febbraio e maggio 2018. Nel 2018, Frank Bold ha intentato un'altra causa contro il ministero ceco dell'Ambiente per esigere misure efficaci per migliorare la qualità dell'aria nelle città di Radvanice e Bartovice.

Austria

Una delle tante azioni legali in Austria è stata deferita alla Suprema corte amministrativa, la cui decisione nell'ottobre 2017 ha fornito ai cittadini solidi fondamenti giuridici per richiedere misure di tutela dai pericoli per la salute derivanti dagli inquinanti atmosferici. Il 19 febbraio 2018 la Suprema corte amministrativa competente ha deliberato che, sulla scorta della Convenzione di Aarhus, le ONG ambientaliste possono commissionare un riesame della conformità alle prescrizioni di legge derivanti dalle normative UE in materia di ambiente.

Slovacchia

Nel febbraio 2017 un gruppo di abitanti di Bratislava e le ONG Cyklokoalicia e ClientEarth, assistiti da Via Iuris, hanno avviato un'azione legale avverso il piano per la qualità dell'aria di Bratislava. Nel novembre 2018, il Tribunale amministrativo regionale slovacco ha respinto il piano per la qualità dell'aria in quanto vago e carente. Il comune di Bratislava non è ricorso in appello e sta abbozzando un nuovo piano che, secondo le linee guida dei giudici, deve contemplare misure efficaci per migliorare la qualità dell'aria nella città nel minor tempo possibile.

Ungheria

Nel 2007 la popolazione locale ha citato in giudizio, con successo, l'ente gestore di una strada e l'azienda preposta alla sua manutenzione per mancata implementazione di misure atte a prevenire danni a persone o cose derivanti dal traffico, anche davanti alla Corte suprema ungherese. Nel novembre 2018, l'ONG Clean Air Action Group (CAAG) con il sostegno di ClientEarth ha presentato un reclamo contro le autorità della capitale ungherese in merito al continuo superamento dei valori limite annui di NO₂ e particolato a Budapest. Chiede che venga redatto e messo in atto un piano di misure concrete per la qualità dell'aria.

Italia

Nella causa della Commissione europea contro l'Italia, il 19 dicembre 2012 la CGUE ha dichiarato che è possibile chiedere agli Stati membri misure economiche drastiche qualora siano necessarie per tenere conto dei valori limite per la qualità dell'aria.

ALTRE MISURE A FAVORE DELL'ARIA PULITA

La tabella che segue offre una panoramica delle misure ideali per ridurre ulteriormente le concentrazioni d'inquinamento atmosferico. L'elenco

si concentra sulle misure nel settore dei trasporti, ma identifica anche importanti tematiche nel campo della combustione domestica.

ALTRE MISURE A FAVORE DELL'ARIA PULITA	
Responsabilità del governo nazionale	Responsabilità dei comuni e dei Länder
Misure relative al traffico	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mettere fine al sussidio per il diesel adeguando le aliquote d'imposta sull'energia di tutti i carburanti in funzione del tenore di carbonio. Tutti gli Stati membri, eccezion fatta per l'Ungheria e il Regno Unito, applicano sulla benzina aliquote fiscali più alte rispetto al diesel. ➤ Ulteriore sviluppo delle normative in materia ambientale e introduzione di un sistema di etichettatura per identificare i veicoli che rispettano il valore limite di NO_x stabilito per i veicoli diesel Euro 6 in condizioni di guida reale su strada. ➤ Programma di retrofit per tutte le autovetture e i veicoli commerciali leggeri (furgoni per le consegne e degli artigiani) diesel Euro 5 + 6 all'attuale tecnologia SCR Euro 6 a spese del costruttore. ➤ Introduzione immediata di limitazioni alle importazioni di auto diesel che in altri Paesi sono oggetto di richiamo ➤ Introduzione di un programma speciale d'investimenti per l'espansione del trasporto ferroviario a motrice elettrica al fine di giungere al 100% entro il 2030 ➤ Programma speciale di retrofit per "trasporti pubblici non inquinanti": obbligo e maggiori finanziamenti dei comuni per garantire che tutti i bus dei trasporti pubblici siano dotati di convertitori catalitici SCR e filtri antiparticolato e rispettino i valori di emissioni stabiliti per Euro VI o siano sostituiti con veicoli Euro VI nuovi, equipaggiati con sistemi efficaci per la depurazione dei gas di scarico, o da veicoli con propulsione a metano o elettrica ➤ Ulteriori capacità e strutture efficaci per il monitoraggio del mercato con misurazioni delle emissioni dei veicoli in condizioni reali 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sottoporre a retrofit tutti gli autobus del trasporto locale con sistemi per l'abbattimento di particolato e NO_x (SCRT) adatti per l'utilizzo reale ➤ Nessuna deroga per la circolazione degli autobus privi di un efficace sistema di depurazione dei gas di scarico nelle zone verdi ➤ Sostituzione delle flotte di taxi con veicoli a gas, ibridi o elettrici rispettosi dell'ambiente ➤ Conversione della flotta urbana in veicoli a basse emissioni ➤ Introduzione di un biglietto a tariffa forfettaria, conveniente, sovvenzionato dal gettito fiscale, al fine di accrescere la domanda di trasporto pubblico ➤ Introduzione di un pedaggio urbano per limitare il trasporto motorizzato privato (diversificazione in funzione delle emissioni) ➤ Limite di velocità di 30 km/h sulle strade molto trafficate mantenendo o migliorando nel contempo il flusso del traffico ➤ Emendamento dei criteri di gara per l'uso obbligatorio nelle città di macchine per l'edilizia e locomotive diesel dotate di filtri antiparticolato ➤ Riduzione del numero di posti auto nei parcheggi, unitamente all'espansione delle aree di sosta Park&Ride ➤ Installazione di semafori intelligenti che regolino il traffico sulle strade molto trafficate ➤ Sviluppo di un'ampia rete di piste ciclabili attraverso tutta la città
Misure relative alla combustione di legno e carbone	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fare pressioni per l'adozione di valori limite delle emissioni più restrittivi e di una procedura di misurazione più realistica in fase di omologazione di stufe e caldaie in Europa ➤ Estensione delle prescrizioni e degli incentivi economici per la ristrutturazione energetica e l'isolamento degli edifici attualmente esistenti. Lo stesso dicasi per i programmi di finanziamento per il solare termico e gli impianti a energia geotermica e biomasse, purché mostrino un livello di particolato basso tanto quanto quello delle altre fonti di calore (uso obbligatorio di tecnologia per la riduzione delle emissioni). ➤ La legislazione nazionale deve garantire che i comuni e le regioni possano adottare misure che vadano oltre le prescrizioni europee per la qualità dell'aria (ad es. prescrizioni locali più rigorose per la combustione residenziale) ➤ Promozione di un'etichettatura ecologica ambiziosa per stufe e caldaie nonché standardizzazione dei combustibili 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Campagne di sensibilizzazione e per la combustione corretta, volte a informare i cittadini ➤ Prescrizioni locali più rigorose per la combustione residenziale e la promozione di tecnologie a basse emissioni (ad es. una migliore efficienza energetica dell'edificio, cessazione dell'uso degli impianti più vecchi e uso di separatori di particelle) ➤ Le autorità locali devono far valere il diritto all'aria pulita con controlli efficaci e sanzioni (ad es. test delle ceneri in caso di combustione illegale)

LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE

La misura principale per conformarsi nel minor tempo possibile ai valori limite per la qualità dell'aria consiste in una limitazione della circolazione dei veicoli diesel altamente inquinanti in tutte le città interessate. Le auto diesel rappresentano più del 70% dei veicoli in circolazione e sono le principali responsabili delle emissioni di NO_x nel traffico urbano. Le moderne auto diesel Euro 6 emettono 30 volte più NO_x in condizioni di guida reale su strada rispetto alle moderne auto Euro 6 a benzina. Di conseguenza è necessario imporre limitazioni alla circolazione di tutti i veicoli diesel che non soddisfano il valore limite Euro 6 su strada. Secondo la DUH, solo i veicoli di cui sia verificabile la conformità ai valori limite in condizioni di guida reale su strada nei dodici mesi dell'anno dovrebbero poter entrare nei centri città. A giudizio della DUH, dell'Agenzia federale tedesca per la protezione dell'ambiente e del Tribunale amministrativo di Stoccarda (13 K 5412/15), le semplici modifiche del software dei veicoli diesel Euro 5 + 6 decise dai legislatori e dalle case automobilistiche in occasione del National Diesel Forum il

2 agosto 2017 sono inadeguate per garantire una riduzione sufficiente in termini di inquinamento atmosferico da NO_2 nelle nostre città. Sotto il profilo tecnico, è possibile sostituire il sistema di depurazione dei gas di scarico e quindi rendere non inquinanti i veicoli diesel Euro 5 e 6 affinché possano entrare nel centro delle città in tutta sicurezza. Il costo di questa soluzione hardware oscilla tra i 1.400 e i 3.300 euro; secondo la DUH, tale spesa dovrebbe ricadere interamente sul costruttore. A seguito della decisione del Tribunale amministrativo federale, sarà possibile vietare la circolazione dei veicoli Euro 5 a partire da settembre 2019. I divieti di circolazione quindi precluderanno le aree altamente congestionate ai veicoli Euro 4 e di categoria inferiore ancor prima di tale data. Questa decisione comporta il rischio che le auto che rientrano nello standard di emissioni Euro 5 o inferiore diventino ora merci per l'esportazione e che l'inquinamento da NO_2 venga esportato in tutta Europa. Tutte le auto interessate dalle manipolazioni della depurazione dei gas di scarico che non sono state sottoposte a retrofit devono essere escluse dal mercato di trasferimento. La DUH chiede una normativa europea per impedire l'ulteriore uso di veicoli non riparati.



LA DUH SI BATTE PER IL VOSTRO DIRITTO ALL'ARIA PULITA

Da molti anni l'associazione Deutsche Umwelthilfe offre il proprio sostegno agli abitanti delle aree interessate e alle organizzazioni per la tutela dell'ambiente nei diversi Stati membri quando intentano una causa per far valere il proprio diritto all'aria pulita. Attualmente la DUH sta collaborando in Italia, Ungheria e Repubblica Ceca con delle associazioni ambientaliste che hanno promosso un'azione giudiziaria per il superamento dei valori limite stabiliti per la qualità dell'aria al fine di ottenere una migliore attuazione di misure efficaci.

Se siete colpiti da inquinamento atmosferico derivante dal traffico e volete spingere la vostra città ad agire, non esitate a contattarci. Sul nostro sito Web sono disponibili ulteriori informazioni sui mezzi legali per una migliore implementazione della politica europea in materia d'inquinamento atmosferico.

➤ www.right-to-clean-air.eu

INFORMAZIONI SUL PROGETTO

L'inquinamento atmosferico rimane una delle principali sfide del nostro tempo. Nonostante le direttive europee, i valori limite per l'inquinamento atmosferico vengono regolarmente superati in molte città e in numerosi agglomerati urbani. Ciò si ripercuote negativamente sulla salute dei cittadini e nuoce all'ambiente e al clima. Con il progetto Right to Clean Air ci adoperiamo per migliorare considerevolmente la qualità dell'aria in Europa. L'associazione Deutsche Umwelthilfe (DUH) e l'organizzazione Frank Bold Society (FBS) promuovono congiuntamente misure per il controllo dell'inquinamento atmosferico in diverse aree e sostengono azioni in giudizio a livello nazionale ed europeo. Il progetto è finanziato dalla Commissione europea nell'ambito del programma LIFE.

Un progetto di



Deutsche Umwelthilfe (DUH) è un'associazione no profit per la tutela dei consumatori avente diritto ad adire le vie legali; dal 1975 si adopera per una gestione attenta delle risorse naturali, della biodiversità e del paesaggio.



La ONG Frank Bold Society (FBS) è stata fondata nel 1995 nella Repubblica Ceca e fornisce assistenza legale per le denunce in materia ambientale.

Co-finanziato da



Il programma LIFE dell'Unione europea è uno strumento di finanziamento a favore di progetti per la salvaguardia del clima e dell'ambiente.

Credit: Stefan Germer/Fotolia (title), spuno/Fotolia (p.4), Markus Bachmann (p.11)

As of 2019-04-19



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Headquarters Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Phone: +49 7732 9995-0

Headquarters Berlin
Hackescher Markt 4
10178 Berlin
Phone: +49 30 2400867-0

Contact

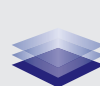
Robin Kulpa
Project Manager Traffic and Clean Air
Phone: 030 2400867-751
E-mail: kulpa@duh.de

www.duh.de [@ info@duh.de](mailto:info@duh.de) [umwelthilfe](https://www.facebook.com/umwelthilfe) [umwelthilfe](https://www.facebook.com/umwelthilfe)

[We'll keep you posted: www.duh.de/newsletter-abo](http://www.duh.de/newsletter-abo)

We are recognised as a non-profit environmental and consumer protection organisation. Politically independent and entitled to bring legal action we have been campaigning to preserve the natural foundations of life for more than 40 years. Please help us with your donation! www.duh.de/englisch/support-us

We are transparent according to the Transparent Civil Society initiative and have been awarded the DZI Seal-of-Approval as a sign of trustworthy organisations.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

