



Benvenuti su EuComMeet!

In questo documento troverai tutte le informazioni necessarie per vivere al meglio la tua esperienza deliberativa.

*Esplora il documento a piacere e clicca sulle informazioni che ti interessano.
Utilizza il pulsante "indice" per tornare alla pagina iniziale.
Buona lettura!*



Questo progetto è stato finanziato dal programma di ricerca e innovazione Horizon 2020 dell'Unione Europea con l'accordo di sovvenzione n. 959234.

Introduzione al progetto EuComMeet

[Che cos'è la deliberazione?](#)

[Che cos'è EuComMeet?](#)

[Gli spazi partecipativi di EuComMeet](#)

[Il Consorzio EUComMeet](#)

[L'evento deliberativo EuCoMeet](#)

I temi di dibattito

[Che cos'è il cambiamento climatico?](#)

[Chi decide sulle questioni ambientali in Europa?](#)

[Politiche ambientali europee](#)

Mobilità sostenibile

[Che cos'è la mobilità sostenibile?](#)

[Obiettivi dell'UE](#)

[Iniziative dell'UE](#)

[Iniziative nazionali](#)

[ROMA](#)

[MILANO](#)

Consumo alimentare sostenibile

[Che cos'è il consumo alimentare sostenibile?](#)

[Obiettivi dell'UE](#)

[Iniziative dell'UE](#)

[Iniziative nazionali](#)

[ROMA](#)

[MILANO](#)

Inquinamento da plastica

[Che cos'è l'inquinamento da plastica?](#)

[Obiettivi dell'UE](#)

[Politiche dell'UE](#)

[Iniziative nazionali](#)

[ROMA](#)

[MILANO](#)

Deliberare significa ...



CONOSCERE | Acquisire le conoscenze necessarie per **comprendere appieno la complessità** dell'argomento di discussione e avere un'**opinione profondamente informata**.



DIALOGARE | **Esprimere il** proprio punto di vista e **ascoltare** quello degli altri, **argomentare e controargomentare**, eventualmente **modificando la propria opinione iniziale** alla luce dello scambio.



PONDERARE - **Valutare i punti di forza e di debolezza** di ogni argomento e opzione.

... prima di decidere.

Il processo decisionale nelle democrazie rappresentative

La democrazia è **partecipazione**.



Nelle democrazie rappresentative, i **cittadini scelgono i loro rappresentanti politici** a maggioranza attraverso le elezioni.



I partiti politici che ottengono la maggioranza dei voti sono meglio rappresentati nelle **assemblee legislative**.



All'interno delle assemblee legislative, i **rappresentanti eletti votano per approvare le leggi nazionali**.

Prima di votare una misura legislativa, i rappresentanti **discutono, rappresentano diversi punti di vista, forniscono giustificazioni o controargomentazioni**. In altre parole, **deliberano**.

Negli ultimi vent'anni, di fronte alla crescente complessità del processo decisionale, le **istituzioni di tutti i livelli**, dall'Unione Europea ai comuni, hanno iniziato a **sperimentare forme di democrazia partecipativa e deliberativa**.

Questi processi consistono nel **riunire gruppi di cittadini per invitarli al dialogo** e allo scambio di opinioni su questioni specifiche. Il dibattito si **basa sulla valutazione** di diverse opzioni. I partecipanti possono **accedere a informazioni accurate e rivedere le proprie idee alla luce della discussione o delle informazioni fornite**.

Come possono i cittadini partecipare al processo decisionale?



votando alle **elezioni**, per eleggere i propri rappresentanti a maggioranza



attraverso il voto nei **referendum**, per decidere direttamente a maggioranza su una questione o una proposta di legge



candidandosi alle elezioni o **sostenendo** un partito politico o un candidato



per **deliberazione**

Come può la deliberazione migliorare il processo decisionale?



Decisioni migliori | I giudizi che emergono da una discussione ragionevole e informata tra i cittadini aiutano ad **approfondire le questioni e ad arricchire la discussione** con diversi punti di vista. Un processo deliberativo può quindi fornire ai politici **raccomandazioni utili** per decisioni migliori che tengano conto dei diversi punti di vista.



Decisioni più legittime | Quando i cittadini hanno prodotto raccomandazioni attraverso la deliberazione, **i politici dovranno fornire giustificazioni adeguate per la loro scelta** di seguirle completamente, parzialmente o per niente.



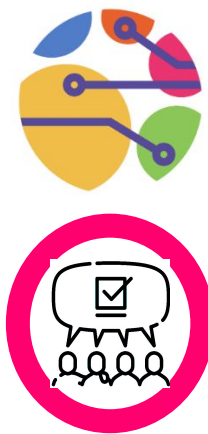
Senso civico e coesione sociale | Invitare i cittadini a dialogare, a informarsi, a esplorare le questioni e i punti di vista degli altri, aiuta a **rafforzare il senso civico**, a sentirsi parte della comunità, a **rendere i processi decisionali più aperti e inclusivi**, a contrastare la disinformazione.

Che cos'è **EuComMeet?**

[EuComMeet](#) è un progetto deliberativo europeo online, realizzato da un gruppo di ricercatori europei con l'obiettivo di **diffondere, innovare e rendere più efficaci e inclusive le pratiche deliberative**.

Il nostro progetto è stato finanziato dall'**Unione Europea** attraverso il [programma Horizon 2020](#). Il progetto è iniziato a novembre 2021 e terminerà a febbraio 2024.

Cosa sono gli spazi partecipativi online di **EuComMeet?**



I nostri spazi partecipativi online, implementati sulla piattaforma eucommeet.nextcloud.eu, sono **spazi virtuali progettati per la deliberazione**.

- [1. Cittadinanza e comunità: gruppi e livelli di deliberazione](#)
- [2. Dialogo, riflessione, dialogo: modalità di deliberazione](#)
- [3. Gestire il dibattito: la moderazione](#)
- [4. Capirsi: il sistema di traduzione automatica](#)
- [5. Il diritto alla privacy: delocalizzare gli eventi virtuali](#)
- [6. Inclusività digitale. Accesso a informazioni, conoscenze e tecnologie](#)



1. Cittadinanza e comunità: gruppi e livelli di deliberazione

Ogni gruppo di deliberazione sarà composto da **non più di 10 partecipanti**, in modo *da stabilire connessioni reali tra i cittadini coinvolti e lasciare a ciascuno il tempo di esprimere la propria opinione*. L'ultimo gruppo di cui farai parte è un gruppo più grande, composto da **35-40 partecipanti**, che parteciperà alla **conferenza plenaria europea** che chiuderà il processo. *In breve, farai parte di 4 gruppi:*

1



1° gruppo: **gruppo locale**, composto da 10 cittadini della tua città;

2



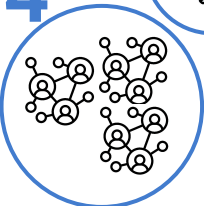
2° gruppo: **gruppo nazionale**, composto da 10 cittadini italiani;

3



3° gruppo: **Gruppo europeo**, composto da 10 cittadini provenienti dai paesi coinvolti nell'esperimento (Francia, Germania, Irlanda, Italia, Polonia);

4



4° e ultimo gruppo: **Gruppo europeo - evento finale**, composto da 35-40 cittadini europei alla conferenza plenaria europea, in cui verranno presentati e discussi i principali risultati del processo.



Gli spazi partecipativi online di EuComMeet

2. Dialogo, riflessione, dialogo: modalità di deliberazione



Nello sviluppo di EuComMeet, abbiamo cercato di *ripristinare e migliorare le condizioni e le funzioni di una deliberazione in presenza* e di sostenere il raggiungimento dei suoi obiettivi, utilizzando come principali forme di comunicazione la **videoconferenza in diretta** e i **messaggi di testo** all'interno di un **forum** dall'aspetto simile ad una chat online.

La videoconferenza mira a riunire i cittadini "fisicamente", anche se virtualmente, in modo che si vedano e si parlino come se fossero in presenza.

Il **forum** è concepito in modo da *lasciare a ciascuno il tempo necessario per riflettere "a freddo" sulle questioni affrontate, alla luce dei materiali informativi e delle reazioni degli altri ed esprimere un'opinione o una risposta.*



3. Gestire il dibattito: la moderazione



Come nelle deliberazioni faccia a faccia, *un moderatore coordinerà e gestirà il dibattito.*

Il **moderatore** è colui che ha la funzione di *presentare l'ordine del giorno, lanciare le domande e gestire i tempi della discussione.* A questo scopo, abbiamo sviluppato uno **strumento di moderazione automatica**, che consente ai moderatori di programmare e gestire un bot.



Alcuni eventi deliberativi saranno moderati da un bot che stabilisce gli argomenti, le domande e i tempi di deliberazione sotto la supervisione di un moderatore umano.

4. Capirsi: il sistema di traduzione automatica



Gli Spazi Partecipativi EuComMeet sono costruiti per ripristinare e valorizzare, grazie alla tecnologia, le **principali forme di comunicazione tra gli esseri umani: parlare, scrivere, leggere.**

Per comunicare con gli altri, è *necessario comprendere la loro lingua.* Per garantire che a livello europeo anche i cittadini che non hanno una lingua standard comune possano comunicare tra loro, lo spazio di messaggistica è integrato con un **sistema di traduzione automatica nelle 5 lingue** dei Paesi coinvolti.



5. Il diritto alla privacy: *delocalizzare gli eventi virtuali*



La piattaforma nextcloud.eucommeet.eu è sviluppata con **tecnologia on-premises**.

Il software on-premises è un software installato ed eseguito *su computer presso la sede della persona o dell'organizzazione che lo utilizza*, anziché presso una struttura remota.

Il Consorzio EuComMeet ha il **controllo dei dati nel senso più letterale e diretto del termine**, in quanto questi dati si trovano su un server di nostra proprietà e gestito da noi, anziché vagare sul web.

Come nel caso degli eventi pubblici in presenza, **gli eventi EuComMeet sono eventi online ma localizzati** su un host di cui il garante esclusivo è proprietario. In questo caso il garante è l'Università di Siena per conto del progetto EuComMeet, in futuro il garante sarà la città stessa o l'istituzione che deciderà di deliberare attraverso la nostra piattaforma.

Per saperne di più sulle nostre tecnologie, [clicca qui](#).



6. Inclusività digitale: *accesso a informazioni, conoscenze e tecnologie*



Per fornire ai cittadini **tutte le informazioni necessarie a formarsi un'opinione informata e un pensiero critico sulle questioni affrontate**, EuComMeet fornisce ai partecipanti un **accesso digitale** a dati, informazioni e documenti sui tre temi del dibattito.

Questi materiali sono stati elaborati dal team di EuComMeet sulla base di **fonti ufficiali locali, nazionali ed europee**.

La nostra piattaforma è **open source**. Qualsiasi istituzione che voglia adottare EuComMeet in futuro potrà modificarla e adattarla alle proprie esigenze, eliminare o aggiungere funzioni, pubblicare nuovi contenuti.

Il Consorzio EuComMeet

[Università di Siena, Italia](#)

[Åbo Akademi, Finlandia](#)

[Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Spagna](#)

[Università di Dublino, Irlanda](#)

[NetHood, Svizzera](#)

[Missioni pubbliche, Francia](#)

[Tour4EU, Belgio](#)

[Università di Parigi 8, Francia](#)

[Università di Stoccarda, Germania](#)

[Università di Varsavia, Polonia](#)



L'evento deliberativo **EuComMeet** (maggio-giugno 2023)

Chi parteciperà all'evento?

Tu e +1000 cittadini europei

- +100 cittadini di Parigi / +100 cittadini di Lione
- +100 cittadini di Dublino / +100 cittadini di Cork
- +100 cittadini di Berlino / +100 di Mannheim / Stoccarda
- +100 cittadini di Roma / +100 cittadini di Milano
- +100 cittadini di Varsavia / +100 cittadini di Breslavia

Rappresentanti delle 11 città coinvolte / Il **Comitato europeo delle regioni** (CdR)
Scienziati ed esperti sui temi del dibattito.



Come funziona?

Multilivello

- 1. livello locale** Dibattito con persone della stessa città;
- 2. livello nazionale** Dibattito con persone dello stesso paese;
- 3. Livello europeo** Dibattito con persone di altri Paesi.

Multimodale

- 1. videoconferenza** Dibattito online in diretta di 1,5 ore;
- 2. comunità basate su forum** Per 3 giorni, i partecipanti avranno accesso a una comunità online dove postare idee e commentare le opinioni degli altri.

Multilingua

Un **sistema di traduzione automatica** aiuterà persone provenienti da paesi diversi o che parlano lingue diverse a comunicare tra loro.

→ *Il tuo viaggio deliberativo* ←

Il tuo viaggio deliberativo

PREPARAZIONE

giorno 1 | DIBATTITO LOCALE IN DIRETTA

giorno 2, giorno 3, giorno 4 | FORUM NAZIONALE

giorno 5 | DIBATTITO NAZIONALE IN DIRETTA

giorno 6, giorno 7, giorno 8 | FORUM EUROPEO

giorno 9 | CONFERENZA PLENARIO EUROPEA

Leggi il materiale informativo sugli argomenti di discussione prima dell'inizio dell'evento!

Unisciti al tuo gruppo locale e inizia la discussione!

Unisciti al tuo gruppo nazionale e discuti con i cittadini del tuo paese!

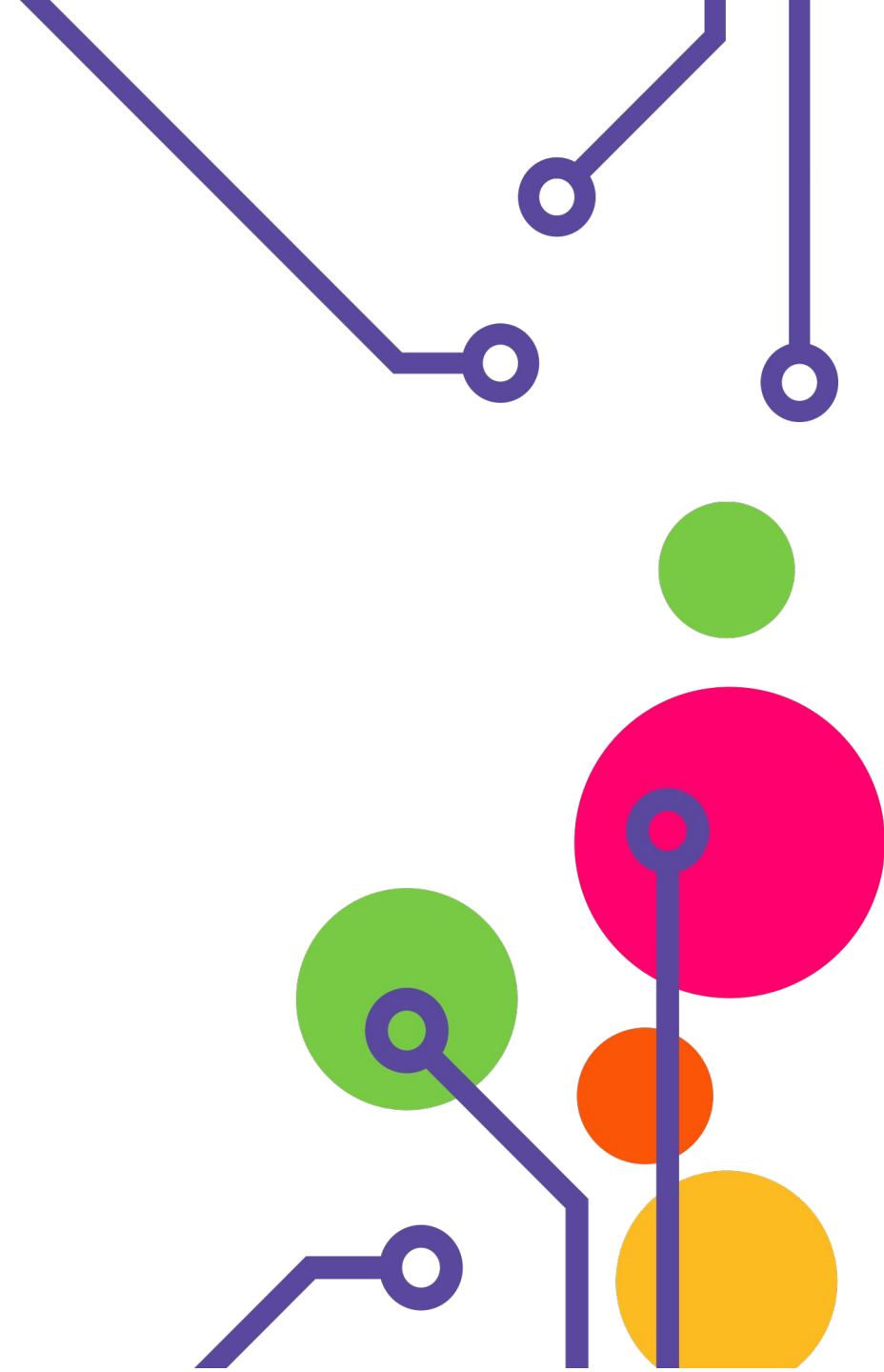
Entra a far parte del tuo 1° gruppo europeo e condividi idee e opinioni con cittadini di altri paesi!

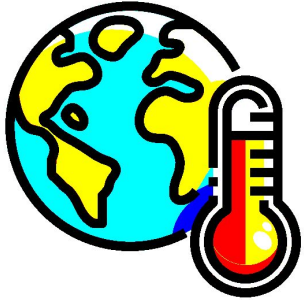
Unisciti al tuo 2° gruppo europeo e goditi l'evento finale!

Al termine del processo deliberativo, **presenteremo le raccomandazioni emerse dal dibattito alle istituzioni delle [città che sostengono EuComMeet](#).**

Città e istituzioni coinvolte nel progetto **EuComMeet**

- Parigi / Lione
- Berlino / Mannheim / Stoccarda
- Dublino / Cork
- Roma / Milano
- Warsaw / Wroclaw
- The European Committee of Regions (CoR)
- The European Commission
- Ecodynamics Group Research Center
- ENIL - User-led network of disabled people





L'aumento della temperatura media globale

L'[Accordo di Parigi](#) (2015) individua un **limite di 1,5°C di aumento della temperatura media globale** rispetto ai livelli preindustriali.



Il superamento di questo limite potrebbe avere **impatti significativi sugli equilibri naturali**, con molti rischi per gli esseri umani e le altre forme di vita sulla Terra: *tempeste più violente, siccità, riscaldamento e innalzamento degli oceani, estirpazione di specie animali e rischi per la salute*. Le aree del pianeta più colpite e più vulnerabili all'impatto di questi cambiamenti rischiano di aggravare la **situazione di povertà** e i **flussi migratori** verso Paesi meno colpiti o più resilienti.



La **causa principale del cambiamento climatico** è l'aumento delle **emissioni di gas serra**.

Alcuni gas presenti nell'atmosfera terrestre (anidride carbonica, metano, protossido di azoto, gas fluorurati), infatti, *agiscono come vetri ad effetto serra*, catturando il calore del sole.

Questo provoca un aumento della temperatura media globale e, di conseguenza, un cambiamento climatico.

Sebbene alcuni di **questi gas** siano presenti in natura, **l'aumento delle loro concentrazioni nell'atmosfera è dovuto principalmente alle attività umane**, in particolare all'anidride carbonica (CO₂).

[Gas serra e attività umane](#)
[Ambiente ed economia](#)

Tra le attività umane che contribuiscono maggiormente all'aumento delle emissioni di gas serra vi sono:



COMBUSTIONE DI CARBONE, PETROLIO E GAS

Oggi la **maggior parte dell'elettricità è generata dalla combustione di combustibili fossili**, mentre solo un quarto proviene da fonti rinnovabili come il vento e il sole, che emettono pochi o nessun gas serra e sostanze inquinanti. Inoltre, la **maggior parte dei trasporti** (automobili, camion, aerei, navi) è **alimentata da combustibili fossili**.



PRODUZIONE ALIMENTARE

L'uso di fertilizzanti in agricoltura e le emissioni degli allevamenti, soprattutto di bovini, sono responsabili di oltre il 10% delle emissioni di gas serra nell'Unione Europea. A ciò si aggiungono le conseguenze dannose della deforestazione e del disboscamento dei terreni, poiché gli alberi contribuiscono a regolare il clima assorbendo l'anidride carbonica dall'atmosfera.



PRODOTTI E ATTREZZATURE CHE EMETTONO GAS FLUORURATI

I gas fluorurati sono sostanze chimiche prodotte dall'uomo utilizzate in molti settori e applicazioni, ad esempio come refrigeranti negli impianti di refrigerazione e condizionamento dell'aria e nelle pompe di calore, o alcuni gas utilizzati nell'elettronica e nell'industria cosmetica e farmaceutica.



SMALTIMENTO DEI RIFIUTI

I rifiuti collocati in discarica emettono gas a effetto serra che vengono rilasciati nell'atmosfera.

La crescita economica è da tempo associata ad attività umane che comportano elevate emissioni di gas serra.

È possibile pensare a una *crescita economica* che non porti ad un aumento dei gas serra?

Per conciliare lo sviluppo economico con la sfida ambientale, la crescita economica dovrebbe essere...

Verde

La **crescita verde** (o modernizzazione ecologica) è una strategia che mira allo **sviluppo di tecnologie nuove e integrate** che, da un lato, **contribuiscono alla riduzione delle emissioni di gas serra** e, dall'altro, rappresentano un **potenziale di crescita economica**.

Sostenibile

Lo **sviluppo è sostenibile** se concilia **crescita economica e ambiente**. Per essere sostenibile, lo sviluppo economico deve utilizzare le risorse nel modo seguente: **le risorse rinnovabili** non dovrebbero essere raccolte più velocemente di quanto siano in grado di ricostituirsi (ad esempio, le foreste); **le risorse non rinnovabili** (ad esempio il petrolio) dovrebbero essere sfruttate in parallelo con la creazione di risorse in grado di sostituirle, come i biocarburanti.

Giusta

La ristrutturazione economica necessaria per ridurre le emissioni di gas serra comporta inevitabilmente costi economici e sociali:

- la perdita di alcuni posti di lavoro e la creazione di nuovi profili professionali legati all'economia "verde";
- i costi di riconversione delle aziende;
- i costi di accesso dei cittadini a fonti energetiche e mezzi di trasporto sostenibili.

La transizione energetica potrebbe comportare **costi maggiori per i settori economici più deboli della società**; allo stesso modo, **alcuni territori con un'alta concentrazione di attività economiche inquinanti potrebbero subire maggiormente** le conseguenze economiche dei **costi di riconversione energetica**, della **diversificazione delle attività produttive** e del relativo impatto sull'**occupazione**.

La sfida principale del mondo contemporaneo è garantire che lo **sviluppo economico possa soddisfare le esigenze del presente** senza mettere a rischio quelle **delle generazioni future**.
Lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo in cui esistono le opportunità economiche della cosiddetta **crescita verde**, ma anche le sfide di una **transizione equa**.

Sono molti gli ambiti in cui **dobbiamo lavorare per realizzare questa transizione verde**. Nella nostra discussione ci concentreremo su tre aree in particolare, che sono di interesse per tutti noi, poiché si tratta di questioni che riguardano la nostra vita quotidiana:

- **trasporto**
- **consumo di cibo**
- **inquinamento da plastica**

Chi decide sulle questioni ambientali in Europa?



Il sistema decisionale europeo è chiamato **governance multilivello**. Può essere paragonato ad una matrioska, in cui i governi locali sono inseriti nei governi nazionali e i governi nazionali sono inseriti in quello europeo.



Gli Stati nazionali hanno ceduto competenze all'UE perché, in alcune circostanze, agire su una scala territoriale più ampia offre maggiori vantaggi (le cosiddette economie di scala). Ad esempio, l'UE è un attore più competitivo sul mercato globale rispetto ai singoli Stati. Inoltre, alcune sfide, come quella ambientale, richiedono un **coordinamento su scala più ampia**.

A volte, però, **prendere decisioni a un livello territoriale più ristretto permette di cogliere meglio le esigenze specifiche di un'area** e quindi di adottare misure più adeguate.

A livello europeo, inoltre, si applica il **principio di sussidiarietà**, in base al quale l'UE non interviene, se non nelle aree di sua esclusiva competenza, a meno che la sua azione non sia considerata più efficace di quella intrapresa a livello nazionale, regionale o locale.

Il Comitato delle **Regioni (CdR)** è un **organo consultivo dell'UE composto da rappresentanti eletti a livello locale e regionale dei 27 Stati membri** e fornisce pareri sulla legislazione dell'UE che riguarda direttamente le regioni e le città.

Anche nella [politica ambientale](#), il sistema decisionale europeo funziona secondo una logica multilivello ed è [governato dal principio di sussidiarietà](#).

L'UE ha una [competenza legislativa concorrente \(o condivisa\) con gli Stati membri](#).

L'Unione e i suoi Stati membri possono legiferare e adottare atti giuridicamente vincolanti.

Gli Stati membri esercitano la loro competenza **laddove l'Unione non la esercita o ha deciso di non esercitarla**. In caso di conflitto, prevale il diritto dell'UE.

[L'articolo 191 del TFUE](#) definisce i principi fondamentali della politica ambientale dell'UE:

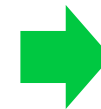
azione
preventiva

correzione
alla fonte

*chi
inquina
paga*

Il nuovo Green Deal europeo 2019

pacchetto di iniziative strategiche per dare il via alla transizione verde nell'Unione europea



Raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 (zero emissioni di gas serra).



Garantire un uso sostenibile delle risorse (rinnovabili e non).

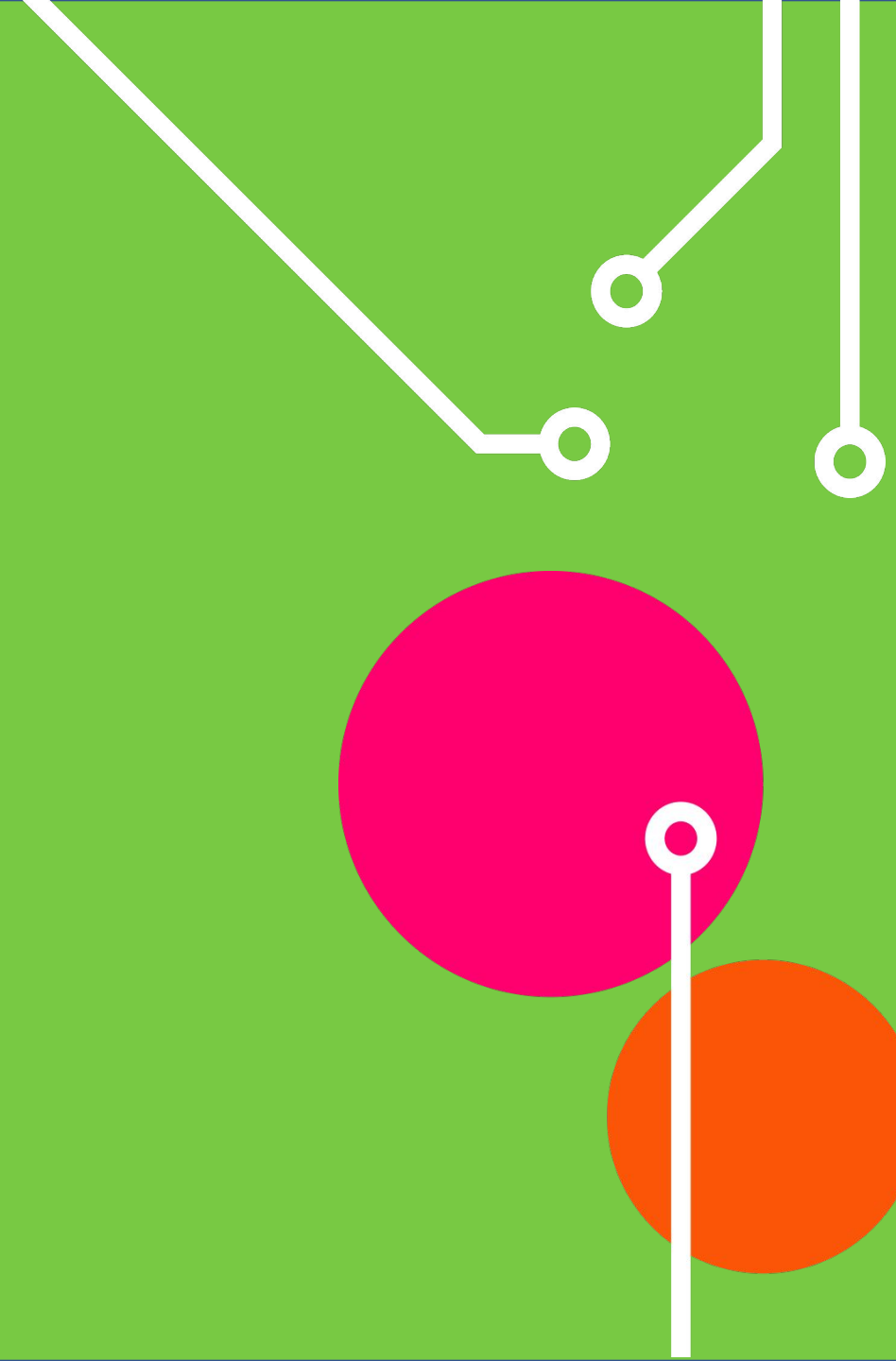


Trasformare l'UE in un'economia moderna e competitiva con una società equa e prospera, in cui nessuna persona e nessun territorio siano trascurati e "lasciati indietro".

Per saperne di più sul Green Deal europeo, [cliccate qui](#) e [qui](#).

I Paesi dell'UE stanno inoltre lavorando al pacchetto **Pronti per il 55%**: una serie di proposte per rivedere e aggiornare i regolamenti dell'UE al fine di raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni dell'UE di almeno il 55% entro il 2030.

Mobilità sostenibile



Che cos'è la mobilità sostenibile?

Il concetto di **mobilità sostenibile** è stato introdotto per la prima volta nel 1990 con la Dichiarazione di Bergen, che riconosceva "la **necessità di ridurre gli effetti nocivi del settore dei trasporti sull'ambiente** proponendo **servizi di trasporto urbano e regionale veloci, sicuri ed economici**".

Mobilità sostenibile significa dare priorità a mezzi di trasporto passeggeri **integrati, socialmente inclusivi e rispettosi dell'ambiente**. Ad esempio, l'uso della bicicletta, del trasporto pubblico, del car-sharing, preferibilmente di auto elettriche.

I trasporti sono responsabili di circa un quarto delle **emissioni di gas serra** dell'Unione Europea.

L'**automobile è il mezzo di trasporto più utilizzato dai cittadini degli Stati membri dell'UE**. Nel 2020, c'erano in media più di 560 auto ogni 1.000 persone (EUROSTAT).

Esistono differenze significative nei tassi di motorizzazione non solo tra i Paesi dell'UE, ma anche tra le diverse regioni all'interno degli Stati membri.

Quali sono i mezzi di trasporto più inquinanti?

EMISSIONE ZERO

Camminare, bicicletta, barca a vela, veicoli elettrici

BASSA EMISSIONE

Veicoli a gas naturale, veicoli ibridi, treno

ALTA EMISSIONE

Veicoli a benzina, aerei

Verso una mobilità sostenibile: Gli obiettivi dell'Europa 1/2

L'UE è impegnata a promuovere una **mobilità sostenibile, intelligente ed "equa"**.

Mobilità **sostenibile** significa...

... mobilità a zero emissioni.



Aree d'azione principali

- veicoli a emissioni zero, carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e relative infrastrutture
- aeroporti e porti a emissioni zero

Pietre miliari:

- Almeno **30 milioni di auto a emissioni zero e 80.000 camion entro il 2030**;
- **Entro il 2050** quasi tutte le nuove auto, i furgoni, gli autobus e i veicoli pesanti saranno a **emissioni zero**;
- **Navi oceaniche e grandi aerei a emissioni zero** pronti per il mercato rispettivamente **entro il 2030 e il 2035**.

... che le alternative sostenibili sono ampiamente disponibili.



Aree d'azione principali

- Rendere la mobilità interurbana e urbana **più sostenibile e salutare**
- Rendere il trasporto merci **più ecologico**

Pietre miliari:

- I viaggi inferiori a 500 km dovranno essere a **zero emissioni di carbonio entro il 2030**;
- Il traffico ferroviario ad alta velocità **raddoppierà entro il 2030 e triplicherà entro il 2050**;
- Almeno **100 città climaticamente neutre** in Europa **entro il 2030**;
- Il traffico merci su rotaia **aumenterà del 50% entro il 2030 e raddoppierà entro il 2050**;
- Il trasporto fluviale e il trasporto marittimo a corto raggio **aumenteranno del 25% entro il 2030 e del 50% entro il 2050**.

... che occorre definire i giusti incentivi per guidare la transizione verso una mobilità a zero emissioni.



Aree d'azione principali

- **Fissare il prezzo del carbone e fornire migliori incentivi agli utilizzatori**
- Estendere il principio "**chi inquina paga**" e "**chi usa paga**".

Pietre miliari:

- **Entro il 2030** il trasporto intermodale su rotaia e per vie navigabili interne sarà in grado di competere alla pari con il trasporto esclusivamente su strada nell'UE;
- Tutti i **costi esterni dei trasporti all'interno dell'UE saranno coperti dagli utenti dei trasporti al più tardi entro il 2050**.

Verso una mobilità sostenibile: Gli obiettivi dell'Europa 2/2

L'UE è impegnata a promuovere una **mobilità sostenibile, intelligente ed "equa"**.

Mobilità **SMART** significa...

... che le politiche di trasformazione "verde" verso una mobilità a zero emissioni e "intelligente" possono offrire nuove **opportunità**, creando nuovi **posti di lavoro**, sviluppando **nuovi prodotti e servizi** e migliorando la **competitività delle industrie europee**.

Un esempio sono gli investimenti nella costruzione di nuove infrastrutture sostenibili, che possono contribuire a sostenere l'occupazione.

Aree d'azione principali

- Realizzare la **mobilità multimodale** connessa e automatizzata
- **Innovazione, dati e intelligenza artificiale** per una mobilità intelligente

Pietre miliari:

- **Entro il 2030**, il trasporto multimodale di passeggeri sarà facilitato dalla **bigliettazione elettronica integrata** e il trasporto merci sarà privo di carta;
- **Entro il 2030**, la **mobilità automatizzata** sarà molto diffusa.

Mobilità **equa** significa...

... che la transizione verso la mobilità sostenibile **non deve "lasciare indietro nessuno"**.

... che i nuovi mezzi di trasporto **devono essere disponibili e accessibili a tutti** e in tutte le aree. **Alle aree remote, rurali e insulari** deve essere garantita una connettività adeguata.

... che le **disuguaglianze territoriali** nelle infrastrutture devono essere ridotte.

... che il settore dei trasporti deve essere in grado di **garantire buone condizioni sociali e opportunità di lavoro** ai lavoratori del settore.

... che il trasporto deve essere **sicuro**.

Aree d'azione principali

- Rafforzare il **mercato unico**
- Rendere la mobilità **giusta ed equa per tutti**
- rafforzare la **sicurezza dei trasporti**

Pietre miliari:

- Una **rete di trasporto transeuropea multimodale, attrezzata per un trasporto sostenibile e intelligente con connettività ad alta velocità, sarà operativa entro il 2030** per la rete centrale ed **entro il 2050** per la rete globale;
- **Entro il 2050** il **tasso di mortalità** per tutti i modi di trasporto nell'UE sarà **prossimo allo zero**.

Trasporto su strada



Revisione delle norme sulla tariffazione stradale (la cosiddetta direttiva "Eurobollo")

Nell'UE, la tariffazione stradale è una scelta nazionale e gli Stati membri possono decidere se introdurla o meno sul proprio territorio. Tuttavia, se decidono di imporre una tassa, devono rispettare alcune regole comuni stabilite dalla Direttiva Eurobollo.

L'obiettivo è garantire che gli oneri stradali non siano discriminatori nei confronti del traffico internazionale e non distorcano la concorrenza tra gli operatori del trasporto. [Le revisioni adottate nel 2022 mirano a incentivare l'uso di veicoli più puliti ed efficienti.](#)

Normativa sulle emissioni di CO2 per auto e furgoni nuovi

Nell'ambito del pacchetto "Ready for 55%", il Consiglio dell'UE ha adottato un [regolamento](#) che stabilisce [norme più severe in materia](#) di emissioni di CO2 per le **auto e i furgoni nuovi**.

Le nuove regole fissano i seguenti obiettivi:

- Riduzione delle emissioni di CO2 del 55% per le nuove auto e del 50% per i nuovi furgoni dal 2030 al 2034 rispetto ai livelli del 2021;
- Riduzione del 100% delle emissioni di CO2 per auto e furgoni nuovi a partire dal **2035**.

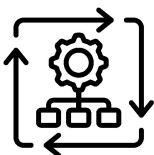
Trasporto ferroviario



Il 2021 è stato l'[Anno europeo delle ferrovie](#) per promuovere i treni come mezzo di trasporto sicuro e sostenibile.

Nel 2021, le [conclusioni](#) del [Consiglio dell'UE hanno](#) sottolineato l'importanza di investire nel settore ferroviario, rafforzando la connettività e l'interoperabilità dei sistemi nazionali.

Finanziamenti e infrastrutture



Il [Consiglio](#) ha adottato il programma [Meccanismo per Collegare l'Europa \(MCE\)](#), che mira ad accelerare gli investimenti nelle reti e a costruire un'infrastruttura moderna, performante e multimodale per collegare e integrare l'Unione e tutte le sue regioni nei settori chiave dei **trasporti (oltre che dell'energia e del digitale)**.

Il budget assegnato al settore dei trasporti è di 25,81 miliardi di euro.

Gli obiettivi prioritari sono lo sviluppo e la modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie, stradali, fluviali e marittime, nonché la garanzia di una mobilità sicura e protetta e l'ulteriore sviluppo delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T).

L'UE ha adottato numerose misure a sostegno della mobilità sostenibile.

Ecco alcune delle politiche e delle iniziative adottate dall'UE in vari settori della mobilità. Per un elenco più completo, potete [consultare il sito](#).

A livello nazionale sono state adottate diverse misure e investimenti per facilitare la transizione verso la mobilità sostenibile. Ecco alcuni esempi.

Francia

[Piano di riqualifica urbana \(PDU\)](#)
[La Francia riqualifica il treno notturno Parigi-Nizza](#)

Germania

[Progetto di trasporto urbano sostenibile](#)
[La Germania riporta in vita le vecchie ferrovie](#)

Irlanda

[PIANO D'AZIONE PER IL CLIMA 2023](#)
[Politica nazionale per la mobilità sostenibile](#)
[Strategia nazionale 2027](#)
[Piano Active Travel](#)

Italia

[Piano strategico nazionale sulla mobilità sostenibile](#)
[Video su iniziative del Ministero dell'Ambiente e della Sostenibilità Energetica](#)
[Eco bonus. Incentivi per la mobilità sostenibile](#)
[Linee Ferroviarie Alta Velocità](#)

Polonia

[EBI modernizzerà il taboru PKP Intercity kredytem con 2 milioni di zloty.](#)

Nei Paesi europei sono già stati implementati alcuni benefici fiscali e incentivi per sostenere l'uso di veicoli elettrici. Questi variano in modo significativo da un Paese all'altro.

L'atteggiamento delle persone nei confronti dei mezzi di trasporto è importante per prevedere il loro comportamento futuro. Alcuni studi hanno dimostrato che i giovani sono più propensi, rispetto agli anziani, a condividere o affittare beni, comprese le automobili, piuttosto che acquistarli. Pertanto, nel lungo periodo, il numero di automobili potrebbe essere ridotto.

Le forme di trasporto dei passeggeri nelle città, oltre al trasporto in auto, possono variare e dipendono dalle infrastrutture, dalla disponibilità di trasporti pubblici e dalle abitudini locali.

Le iniziative della città

[Piano Urbano della Mobilità Sostenibile \(PUMS\)](#)

Piano strategico volto a migliorare la mobilità delle persone e delle merci in un'ottica di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Il PUMS metropolitano, in particolare, adotta una prospettiva di area vasta: esso coinvolge infatti tutto il territorio della Città metropolitana di Roma Capitale, mettendo a sistema il capoluogo con i 120 comuni metropolitani, in un'ottica di sostenibilità diffusa.

Alcune delle nostre iniziative

[Forum Ambiente di Roma Capitale](#)

[Città dei 15 minuti](#)

[Incontri Partecipativi sulla proposta "Città in 15 Minuti"](#)

L'impatto ambientale della mobilità a Milano

Il tema della mobilità è strettamente connesso al tema della qualità dell'aria, oltre che della conciliazione vita/lavoro, dal momento che il traffico veicolare a Milano rappresenta il primo fattore di inquinamento.

Un'analisi dell'esposizione dei milanesi alle emissioni di elemental carbon (un composto che corrisponde quasi esattamente al black carbon) da traffico di prossimità, condotta nel 2015 nell'ambito della [Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile \(PUMS\) comunale](#), ha mostrato che l'87% della popolazione di Milano risiede a meno di 75 m da un asse stradale.

La letteratura scientifica ritiene questa distanza causa di alcuni importanti effetti sanitari, che riguardano in particolar modo i bambini. Lo studio rivela poi che ben il 79% della popolazione studentesca e il 38% dei ricoverati in ospedale sono esposti al traffico di prossimità. Considerati gli effetti dell'esposizione al traffico di prossimità, è necessario ridurre le emissioni generate da questa fonte. Questo porterà importanti benefici ambientali, sanitari e socio economici.

Le iniziative della città

Il [Piano Urbano della Mobilità Sostenibile \(PUMS\)](#), approvato dal Consiglio Comunale di Milano nel 2018, contiene le strategie e le linee guida sul futuro della mobilità della città. Il Piano Aria e Clima, uno tra gli strumenti che il comune ha messo in campo per favorire la decarbonizzazione della città e il miglioramento della qualità dell'aria, ha rafforzato e reso più incisivi gli obiettivi del PUMS. Esso prevede di sviluppare una città ciclo-pedonale, caratterizzata da una mobilità personale attiva, intermodale e basata su un approccio "Mobility as a Service". Le azioni riguardano in particolare:

- la riduzione netta della mobilità personale motorizzata a uso privato, attraverso la rimodulazione delle regole ambientali per la circolazione nell'area B di Milano la pianificazione di azioni di mobilità urbana e accordi con enti sovracomunali per il miglioramento dei servizi di trasporto gravitanti su Milano
- l'istituzione di una o più, "Zero Emission Zone"

A fianco dell'impegno comunale di elettrificare tutto il trasporto pubblico locale entro il 2030, anche il trasporto merci, quello emergenziale e i servizi speciali dovranno essere gradualmente trasformati in elettrici (o comunque alimentati da combustibili non fossili).

Reti, progetti, iniziative internazionali

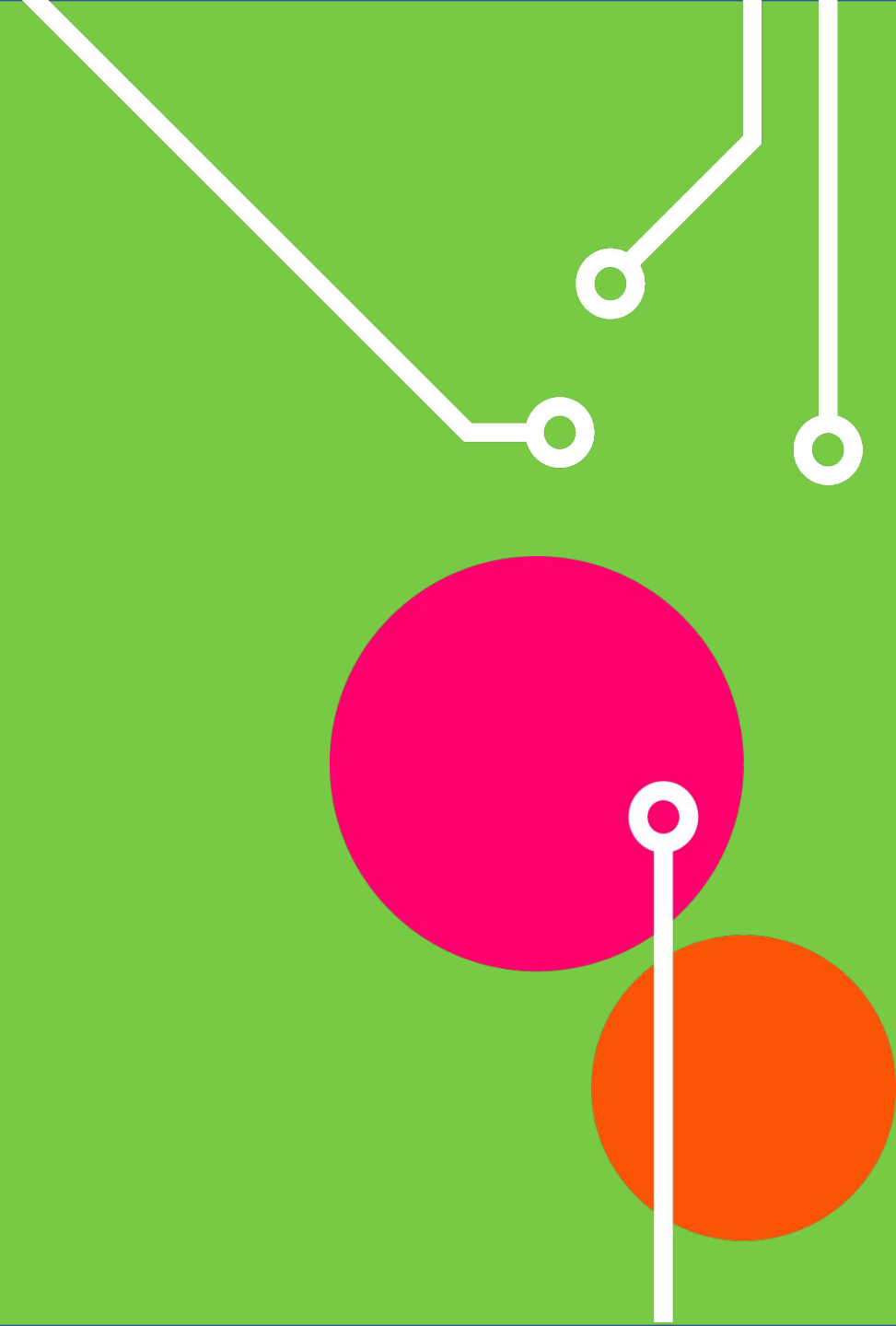
Milano partecipa:

- dal 2009, al "Network C40", a cui sono seguite le sottoscrizioni di diverse dichiarazioni (C40 Clean Air Cities Declaration, C40 Equity Pledge, Fossil-Fuel-Free Streets Declaration, Advancing Towards Zero Waste Declaration...);
- dal 2018 all' "European Covenant of Mayors" ;
- dal 2015, fa parte del "Network 100 Resilient Cities" (100 Città Resilienti - 100RC), promosso da fondazione Rockefeller;
- dal 2019 al "Network Circular Economy 100 (CE100)" di Ellen MacArthur Foundation;
- dal 2022 all'iniziativa "Cities Mission- 100 città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030", che chiama la città a redarre un "Climate City Contract", un piano globale per la neutralità climatica declinabile in tutti i settori come: l'energia, l'edilizia, la gestione dei rifiuti, i trasporti. A seguito dell'adesione;
- all'organizzazione "Eurocities", che lavora su cinque aree di interesse: Le città come creatori di nuovi posti di lavoro di qualità e crescita sostenibile; Città inclusive, diverse e creative; Città verdi, libere e in salute; Città più intelligenti; Innovazione e governance urbana nelle città.

Progetti specifici sulla mobilità

- Progetto TRIBUTE (Interreg Adrion), per favorire la mobilità sostenibile durante i grandi eventi
- Progetto NuMIDAS (H2020). Ha sviluppato una piattaforma in grado di simulare diversi scenari per supportare il dimensionamento delle flotte dei servizi di sharing (auto, scooter, biciclette e motorini) e la definizione delle aree ottimali in cui estenderle.
- Progetto Zero Emission Urban Goods Transportation technical assistance programme (C40). Esso prevede di testare un modello di distribuzione urbana delle merci, soprattutto quelle dell'ultimo miglio, utilizzando esclusivamente mezzi elettrici o cargo-bike.

Consumo alimentare sostenibile



Che cos'è il consumo alimentare sostenibile?

Il concetto di **consumo alimentare sostenibile** comprende la sensibilizzazione dell'opinione pubblica e il cambiamento degli stili di vita alimentari verso **diete sane e sostenibili, disponibili a prezzi accessibili per tutti**.

Mangiare sano significa ...

- **promuovere diete nutrienti** per contrastare fenomeni come la malnutrizione e l'obesità
- **promuovere un invecchiamento sano**
- **ricerca di alternative vegetali** per le proteine nella dieta
- **migliorare la tracciabilità** e i sistemi di **sicurezza** e **autenticità**
- **promuovere il consumo di colture dimenticate**
- **sostenere** diete più sane

Alimentazione sostenibile significa ...

promuovere sistemi alimentari che ...

- possono **adattarsi ai** cambiamenti **climatici**
- contribuire a **ridurre le emissioni di gas a effetto serra** nell'atmosfera
- sono **in grado di promuovere la biodiversità**, ecosistemi sani e un'agricoltura sostenibile e rispettosa dell'ambiente.

Quanto è (insostenibile) il consumo di cibo in Europa?



Nelle società occidentali industrializzate, la **sovrapproduzione di cibo**, il **consumo eccessivo di alimenti di bassa qualità** e lo **spreco di cibo** sono fonte di preoccupazione.

Allo stesso tempo, la **produzione agricola moderna utilizza grandi quantità di risorse idriche fresche**, sempre più limitate, con conseguente perdita di biodiversità, mentre l'allevamento di animali impoverisce il suolo e inquina l'aria.

La **quantità totale di gas serra** rilasciata dall'allevamento nell'UE è **umentata** enormemente **tra il 1990 e il 2019**.

Verso un consumo alimentare sostenibile: Gli obiettivi dell'Europa

Nel 2020, l'UE ha sviluppato la [strategia Farm to Fork \(F2F\)](#) per un **sistema alimentare equo, sano e rispettoso dell'ambiente**. Questa strategia è al centro del Green Deal. L'obiettivo di questa strategia è accelerare la transizione verso un sistema **alimentare sostenibile ed "equo"**.

Sistema alimentare sostenibile

- che ha un impatto ambientale neutro o positivo
- contribuire a mitigare il cambiamento climatico e ad adattarsi ai suoi impatti
- investire la perdita di biodiversità

Sistema alimentare equo e solidale

- in grado di garantire la sicurezza alimentare, la nutrizione e la salute pubblica, assicurando a tutti l'accesso ad alimenti sufficienti, sicuri, nutrienti e sostenibili
- che preservi l'accessibilità economica dei prodotti alimentari, generando al contempo ritorni economici più equi
- promuovere la competitività del settore dell'approvvigionamento dell'UE
- promuovere il commercio equo e solidale
- in grado di creare nuove opportunità per gli operatori del settore alimentare

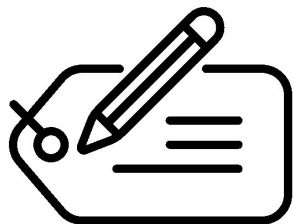
OBIETTIVI DELLA STRATEGIA F2F

- **Migliorare la catena di approvvigionamento alimentare:** ridurre l'impatto ambientale (emissioni di gas serra e uso di pesticidi, fertilizzanti e antibiotici);
- **Migliorare l'informazione dei consumatori:** aumentare la sicurezza alimentare (ad esempio, combattendo le frodi e garantendo una maggiore tracciabilità dei prodotti) e ridurre le perdite e gli sprechi alimentari;
- **Promuovere la transizione verso un consumo alimentare sostenibile:** attraverso la ricerca, l'innovazione, la tecnologia e gli investimenti.

AZIONI CHIAVE DELLA STRATEGIA F2F

- Proposta di **etichettatura nutrizionale obbligatoria armonizzata sulla confezione** per consentire ai consumatori di fare scelte alimentari attente alla salute;
- Proposta di richiedere l'**indicazione di origine** per alcuni prodotti;
- Determinare il modo migliore per stabilire criteri minimi obbligatori per l'acquisto di alimenti sostenibili, al fine di **promuovere diete sane e sostenibili**, compresi i prodotti biologici, **nelle scuole e nelle istituzioni pubbliche**;
- Proposta di un **quadro di etichettatura degli alimenti** sostenibili per consentire ai consumatori di fare scelte alimentari sostenibili;
- Revisione del **programma di promozione dell'UE per i prodotti agricoli e alimentari** al fine di aumentare il loro contributo alla produzione e al consumo sostenibili;
- Revisione del quadro giuridico del **Programma scolastico dell'UE** al fine di riorientare il programma su un'alimentazione sana e sostenibile.

Norme sull'informazione e sull'etichettatura



[Regolamento della Commissione europea sulle informazioni sugli alimenti.](#)

I singoli Stati membri dell'UE impongono ai produttori l'obbligo di fornire informazioni sul luogo di coltivazione, lavorazione e confezionamento degli alimenti.

Inoltre, i produttori possono certificare i prodotti. Ciò si traduce nel diritto di apporre sulla confezione marchi speciali che indicano la conformità a particolari requisiti, ad esempio per alimenti biologici, locali, vegani o senza glutine.

Questo è utile perché lo scopo delle informazioni sulla certificazione è quello di convincere il cliente ad acquistare un determinato prodotto. Tuttavia, l'ottenimento di un certificato comporta un costo per il produttore a causa della procedura di verifica della qualità del prodotto.

Nell'ambito della strategia F2F, la Commissione europea ha annunciato che [rivedrà il regolamento](#), rafforzando l'armonizzazione dell'etichettatura, estendendo l'obbligo di indicare l'origine e la provenienza a un maggior numero di prodotti e modificando le regole sulla scadenza dei prodotti.

Programma di distribuzione di frutta, verdura e latte nelle scuole



Il programma sostiene la [distribuzione di latte, frutta e verdura](#) a milioni di bambini dell'UE, dall'asilo alle scuole secondarie.

Applicabile dal 2017, è in fase di revisione nell'ambito della strategia F2F.

A livello nazionale sono state adottate diverse misure e investimenti per facilitare la transizione verso un consumo alimentare sostenibile.

Ecco alcuni esempi:

[PAN SCP - Piano d'Azione nazionale in materia di consumo e produzione sostenibili](#)

[L'adesione italiana a F2F \(2021-2027\)](#)

[Piano strategico metropolitano](#)

[Atlante del cibo](#)

Oltre 400 elaborazioni e circa 200 mappe cartografiche. Strumento alla base del Piano strategico metropolitano volto a implementare gli Obiettivi dell'Agenda 2030 nel sistema di produzione e consumo.

[Piano Cibo](#)

[Lotta allo spreco alimentare - agevolazioni](#)

[Food Policy di Roma](#)

Le iniziative della città

La città si è dotata nel 2015 di una policy dedicata, ovvero la [Food policy di Milano](#), un insieme di politiche che delineano una visione condivisa sul futuro rapporto della città con il cibo e definiscono le azioni chiave per attuare questa visione, armonizzando i vari progetti che l'amministrazione porta avanti sul tema dell'alimentazione. Sul sito si trovano le 5 priorità di questa policy (garantire cibo sano a tutti, promuovere la sostenibilità del sistema alimentare, educare al cibo, lottare contro gli sprechi, sostenere e promuovere la ricerca scientifica in campo agroalimentare).

Anche il [Piano Aria e Clima](#) lavora per il **contrasto allo spreco alimentare** e il consumo sostenibile, perché queste azioni contribuiscono al contrasto al cambiamento climatico e alle strategie di decarbonizzazione. In particolare, un'azione dedicata mira a ridurre le eccedenze e lo spreco di cibo nelle diverse fasi del sistema alimentare, come forma di lotta alle diseguaglianze sociali ed economiche e come strumento di riduzione dell'impatto ambientale. Con il recupero e donazione delle eccedenze alimentari ancora edibili, prima che diventino spreco alimentare, queste saranno rese accessibili a persone in stato di bisogno.

Reti, progetti, iniziative internazionali

- [Reflow](#) (H2020), per lo sviluppo di città circolari e rigenerative attraverso il ripensamento dei processi di produzione, trasformazione, consumo e scarto, e la riconfigurazione dei flussi di materiali. Il progetto sperimenterà nuovi modelli organizzativi e di business basati su tecnologie innovative a sostegno di processi di recupero e valorizzazione di materiali di scarto mediante la loro trasformazione in materie prime seconde
- [Food Wave](#) (DEAR), che si propone l'obiettivo di accrescere la conoscenza, la consapevolezza e l'ingaggio dei giovani tra i 15 e i 35 anni su pratiche sostenibili di consumo e produzione di cibo per la mitigazione e l'adattamento al cambiamento climatico.
- [Fit4FOOD](#), le cui azioni progettuali mirano, allo sviluppo e al supporto di sistemi alimentari sostenibili e inclusivi, resilienti, sicuri e diversificati, con la finalità di promuovere il rapporto tra la città di Milano e il mondo della ricerca scientifica in campo agroalimentare.
- [Food 4 Cities](#) (URBACT), analizza il ruolo fondamentale svolto dal cibo e dall'adozione di un sistema alimentare sostenibile quali fattori chiave a sostegno della rigenerazione urbana, dello sviluppo economico e della promozione sociale.
- [Food Trails](#), per fornire all'UE, agli Enti locali e a numerosi altri agenti di cambiamento delle linee guida, verificate attraverso la realizzazione di 11 Living Labs, per sviluppare sistemi alimentari sostenibili nel contesto città-regione.
- [Mater Alimenta Urbes](#), per incrementare la consapevolezza della relazione rurale-urbana creando e connettendo luoghi di commercio e svago, in città e in campagna, che fungano da ponte tra le due componenti della metropoli rurale.
- [Next Agri](#) (URBACT). La città ha deciso di creare una collaborazione tra partner a livello urbano per rafforzare il posizionamento nel settore agricolo peri-urbano, avviando una crescita stabile e creando nuovi posti di lavoro e competenze. Il progetto è principalmente una sperimentazione di politica urbana che segue l'approccio place-based, concentrandosi su nuove competenze per nuovi lavori nell'agricoltura peri-urbana.

Inquinamento da plastica

Che cos'è l'inquinamento da plastica?

La plastica come rischio ambientale

Il termine "plastica" si riferisce al materiale con cui vengono comunemente realizzati i materiali da costruzione e le parti di automobili, elettrodomestici e imballaggi. Le **plastiche sono polimeri sintetici** (composti non presenti in natura) o **polimeri naturali modificati**.

Il costo di produzione della plastica, che ha il vantaggio di essere molto resistente, è notevolmente inferiore a quello di altri materiali.

Tuttavia, **i suoi tempi di decomposizione variano da 100 a potenzialmente 1.000 anni.**

A ciò si aggiunge non solo il fatto che i **composti rilasciati durante questo processo sono dannosi per l'ambiente e per le persone**, ma anche che il **riciclaggio della plastica è piuttosto costoso.**

Per questi motivi, **molti rifiuti finiscono in discariche abusive**, inquinando così il suolo, i laghi, i fiumi, i mari e gli oceani.

Uso attuale della plastica

Verso la fine del secolo scorso, la **produzione di plastica è aumentata in modo esponenziale**, rendendo difficile la gestione dei rifiuti.

Il **fatturato annuo delle vendite di plastica aumenta ogni anno**, così come la domanda di questo materiale.

Gli imballaggi contribuiscono in modo sostanziale alla produzione e al consumo di plastica.

La plastica monouso (ad esempio cotton fioc, posate, piatti e cannucce, contenitori per alimenti e bevande, sacchetti, tazze, involucri e confezioni, attrezzi da pesca) **rappresenta l'80% dei rifiuti marini globali**, creando isole di plastica o, disintegrata in microparticelle, ingerita da pesci e altre creature marine.

Con lo scoppio della **pandemia di Covid-19**, si è registrato un **aumento degli articoli in plastica monouso**: maschere, guanti e altri articoli in plastica monouso in tutto il mondo sono diventati **nuove fonti di inquinamento da plastica** e, a lungo termine, possono compromettere i risultati della legislazione esistente.

Prendiamo ad esempio l'uso dei sacchetti di plastica. Uno studio EUROSTAT del 2019 ha dimostrato che, in media, **un europeo utilizza circa 93 sacchetti di plastica leggeri** all'anno. Tuttavia, esistono differenze significative tra i Paesi in questa pratica.

Lotta all'inquinamento da plastica: Gli obiettivi dell'Europa

L'UE ha adottato una strategia per la plastica nell'ambito del [Piano d'azione per l'economia circolare](#).

Obiettivi del Piano d'azione per l'economia circolare

- *trasformare il modo in cui i prodotti in plastica sono progettati, prodotti, utilizzati e riciclati nell'UE*
- *transizione verso un'economia sostenibile della plastica*
- *sostenere modelli di consumo e di produzione delle materie plastiche più sostenibili e sicuri*
- *creare nuove opportunità di innovazione, competitività e occupazione*
- *stimolare il cambiamento e dare un esempio globale*

La cosiddetta "economia circolare" contribuisce in modo significativo a ridurre l'inquinamento da plastica.

Si tratta di **pianificare l'utilizzo dei rifiuti già nella fase di produzione**. Le varie categorie di plastica vengono etichettate, raccolte e lavorate per ottenere il materiale puro da riutilizzare.

Vale la pena notare che il **riciclaggio meccanico può inquinare meno l'atmosfera rispetto al riciclaggio chimico** dei rifiuti. Tuttavia, l'**attuale aumento dei prezzi dell'energia** mette a rischio l'economia circolare.

Inoltre, **si consigliano sostituti della plastica, come gli imballaggi biodegradabili ricavati** (ad esempio) dalle bucce di mela.

Per ridurre il degrado ambientale, la priorità deve essere data alla **prevenzione dell'inquinamento piuttosto che alla sua riduzione o eliminazione una volta che si è verificato**.

Il raggiungimento dell'obiettivo dell'UE di **ridurre del 30% le emissioni di microplastica nell'ambiente** richiede un cambiamento nel **comportamento dei cittadini e degli operatori economici**, supportato da normative chiare. Le proposte includono, tra l'altro, l'introduzione di:

- Tasse universali per gli imballaggi in plastica;
- Un sistema completo di riciclaggio della plastica, con depositi per le bottiglie di plastica;
- Vietare o limitare l'uso di sacchetti di plastica per gli imballaggi;
- Etichettare i rifiuti per facilitarne il riciclo, con informazioni utili sul trattamento necessario, rafforzando l'economia circolare;
- Riorientamento delle aziende verso la produzione di imballaggi in rPET (polietilene tereftalato riciclato) e materiali biodegradabili.

Lotta all'inquinamento da plastica | Le politiche UE

Politiche sulle plastiche biodegradabili e compostabili



Le plastiche biobased, cioè prodotte interamente da risorse biologiche e non da materie prime fossili, **non sono necessariamente biodegradabili o compostabili**. **Biodegradabile** significa che si degradano alla fine del loro ciclo di vita. **Compostabile** significa che si decompone negli impianti di compostaggio industriale.

L'UE ha adottato una comunicazione non vincolante per stabilire un **quadro politico europeo sull'uso di plastiche biodegradabili e compostabili**, cercando di ridurre l'impatto ambientale.

Inoltre, l'UE ha adottato una direttiva per ridurre l'[uso di sacchetti di plastica](#). Spetta agli Stati membri adottare misure specifiche per raggiungere questi obiettivi dell'UE. Maggiori informazioni [qui](#).

Politiche sui rifiuti di imballaggio



L'UE ha adottato [politiche sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio già nel 1994](#), ma da allora ha rivisto e modificato le leggi con l'obiettivo di **armonizzare le misure nazionali sulla gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio**, garantire un elevato livello di protezione ambientale e assicurare il buon funzionamento del mercato interno.

Entro la fine del 2024, tutti i Paesi dell'UE dovranno garantire l'adozione di schemi di responsabilità del produttore per tutti gli imballaggi. Inoltre, sono stati individuati obiettivi specifici di riciclaggio: ad esempio, per la **plastica 50% entro il 2025 e 55% entro il 2030**.

Politiche sulla plastica monouso



La [direttiva UE sulle plastiche monouso](#) mira a ridurre i consumi, ad esempio di sacchetti di plastica, contenitori per alimenti, ecc.

Quando le [alternative sostenibili sono facilmente disponibili e accessibili](#), i prodotti di plastica monouso non possono essere immessi nei mercati degli Stati membri dell'UE.

Lotta all'inquinamento da plastica | Iniziative nazionali

[PAN SCP - Piano d'Azione nazionale in materia di economia circolare](#)
[L'Italia aderisce al piano europeo sulla plastica](#)

[Nuova campagna informativa per la raccolta differenziata](#)

[Lotta all'inquinamento marino da plastica](#)

La riduzione dell'inquinamento da plastica è inoltre fra gli obiettivi delle [Comunità energetiche rinnovabili](#), (CER) sono uno strumento per la riduzione delle emissioni di CO2, per il risparmio in bolletta e per sostenere progetti sociali e di gestione dei beni comuni. Costituire una CER significa produrre e condividere energia da fonte rinnovabile con l'obiettivo di produrre benefici economici, sociali e ambientali. La città di Roma ha sondato e raccolto la disponibilità di cittadini, associazioni, scuole, commercianti e imprese locali ad avviare percorsi di costituzione di Comunità Energetiche Rinnovabili e Solidali (CERS).

Le iniziative della città

Il Piano Aria e Clima lavora per ridurre la produzione di rifiuti e promuovere l'economia circolare, poiché l'impatto è rilevante sulla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Si stima, infatti, che considerando tutte le fasi di gestione dei rifiuti, compresi smaltimento, riciclaggio, compostaggio e trattamento, il settore dei rifiuti potrebbe ridurre dal 10 al 15% delle emissioni di gas serra a livello globale. Considerando anche le azioni intraprese per diminuire la produzione di rifiuti, ovvero riducendo l'estrazione ed il consumo di materie prime, il settore potrebbe raggiungere al 2050 una riduzione delle emissioni del 20%.

In generale, al 31 dicembre 2019, la **raccolta differenziata** a milano si attesta al 62%. Un obiettivo del PAC è l'aumento della circolarità del rifiuto raccolto con l'ampliamento di servizi volti ad incrementare il riuso/riutilizzo.

La plastica è la principale causa dell'inquinamento: secondo i dati forniti da Amsa, ogni anno a Milano si produce circa 35.000 tonnellate di plastica. Il miglior modo per evitare la dispersione delle plastiche nell'ambiente è fare una corretta raccolta differenziata: Milano ha superato la percentuale del 65%. In particolare, gli oggetti di **plastica monouso** contribuiscono alla produzione di grandi quantità di rifiuti, che possono finire nelle discariche, essere inceneriti o dispersi nell'ambiente, contribuendo all'inquinamento del terreno, dell'acqua e dell'atmosfera. Il Comune di Milano, sempre nel modello di Economia Circolare, ha forte volontà di agire per il contrasto della plastica monouso e promuovendo, anche attraverso azioni del Piano Aria e Clima, una serie di azioni tra di loro interconnesse.

Anche i **criteri minimi ambientali** prevedono di abbandonare il mono uso.

Reti, progetti, iniziative internazionali

- [Plastic Free](#) è un'iniziativa del Comune per incoraggiare gli esercizi commerciali a fare una scelta ecologica e anticipare l'applicazione della nuova direttiva dell'Unione Europea che, a partire dal 2021, metterà al bando la plastica monouso.
- [Progetto Life Beyond Plastic](#) (AICS), di cui Milano è partner, coinvolgerà i giovani italiani in un processo di sensibilizzazione e azione per ridurre, riciclare e riutilizzare i rifiuti di plastica.