

Avv. Veronica Dini

dott.sa Tiziana Baldini

Via G. Fiamma n° 27, 20129 Milano

tel. 02.49791599; fax 02.93661247

CF DNIVNC74E71D612N – P.IVA 03756860965

dott.sa Giulia Persico

vd@veronicadini.com

veronica.dini@safegreen.it

veronica.dini@milano.pecavvocati.it

Milano, 17 febbraio 2021

Spettabili

Sindaco del Comune di Milano

sindaco.sala@comune.milano.it

Assessore a Mobilità e Lavori pubblici

assessore.granelli@comune.milano.it

Assessore a Urbanistica, Verde e Agricoltura

assessore.maran@comune.milano.it

Assessore a Partecipazione, Cittadinanza attiva e Open data

assessore.lipparini@comune.milano.it

**OGGETTO: DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE DI MILANO N. 79, DEL
21/12/2020, AVENTE AD OGGETTO L'ADOZIONE DEL PIANO ARIA E CLIMA DEL
COMUNE DI MILANO.**

Scrivo in nome e per conto di

1. Associazione *Generazioni Future Milano - movimento per i beni comuni*,
2. *Generazioni Future - Società Cooperativa di mutuo soccorso intergenerazionale ad*

azionariato diffuso "Stefano Rodotà",

3. XR Milano,
 4. Friday for Future Milano,
 5. ISDE (Associazione Italiana Medici per l'Ambiente) Italia e ISDE Milano,
 6. I Gufi - Gruppo Unitario per le Foreste Italiane,
 7. Cittadinanzattiva Italia e Lombardia,
 8. Slow Food Lombardia
 9. Associazione di tutela ambientale VAS – Verdi Ambiente e Società,
 10. Medicina Democratica,
 11. Associazione Laudato Si',
 12. Libertà e Giustizia,
 13. CittadiniReattivi,
 14. Fiab Milano Ciclobby
 15. Comitato Milanese Acquapubblica
 16. Associazione Il Graal Italia - Movimento Internazionale di Donne -
Associazione di Promozione Sociale,
 17. Comitato Coordinamento San Siro,
 18. Comitato Ippici San Siro,
 19. Comitato Che ne sarà di Città Studi
 20. Casa delle Donne di Milano
 21. Lombardia sostenibile
 22. 6000 Sardine Milano
 23. "No agli allevamenti intensivi" - Gruppo spontaneo di Milano
 24. Comitato Cambiamenti Climatici
 25. ATM Pubblica
 26. STAI-Stop Taglio Alberi Italia, Comitato di Coordinamento Nazionale,
Nucleo Regionale Lombardia,
- con
27. Milano in Comune - Sinistra e Costituzione
 28. Movimento 5 Stelle Milano

29. Partito Comunista Italiano Milano

in relazione all'inquinamento atmosferico che continua a registrarsi (anche) nella città di Milano,

Con lettera inviata il 4/11/2020, avevamo fornito riscontro alla risposta data dal Comune di Milano all'istanza di partecipazione e alla messa in mora inviata il 25/5/2020.

A tale proposito, si prendeva innanzitutto atto con favore del fatto che alcune delle richieste avanzate fossero state accolte e si chiedeva di voler precisare quando e in che termini sarebbero state attuate le azioni previste, soprattutto quelle che risultavano meramente auspiccate. Si faceva riferimento, in particolare, alle misure volte allo sviluppo della mobilità dolce (aree pedonali, piste ciclabili, ZTL, Zone 30); allo stato di definizione e, se completate, di implementazione della Strategia di Resilienza e del PAC, soprattutto in ambito di partecipazione pubblica, del programma di depavimentazione, del programma Milano School Oasis, delle politiche tariffarie volte a promuovere l'utilizzo del TPL, del Piano rinnovo mezzi, del potenziamento delle infrastrutture di superficie e metropolitane, dello sviluppo dei servizi complementari al TPL, della promozione della sharing Mobility, della realizzazione del piano Full Electric, delle misure di risposta all'emergenza Covid19, in particolare nel settore trasporti, anche e soprattutto a seguito di questa seconda ondata di emergenza pandemica.

Si chiedeva, inoltre, cortese riscontro sulle seguenti questioni, disattese o rimaste senza risposta:

1. l'ampliamento dell'Area C, in ragione del fatto che la risposta del 13/10 fa riferimento solo all'istituzione di una diversa zona a traffico limitato, denominata "Area B" con caratteristiche diverse rispetto all'Area C;
2. la riduzione del costo del servizio di trasporto pubblico, rispetto alla quale avete comunicato solo che la determinazione di agevolazioni tariffarie non è lasciata alla mera discrezionalità dell'ente locale Comune (che deve comunque trovare le risorse economiche connesse all'applicazione di tali agevolazioni), ma deve risultare coerente con il quadro normativo e regolamentare di riferimento;

3. le richieste di attuazione di sistemi di monitoraggio continuo ed esteso di PM10, PM2,5, SO2, O3 e NOX, su cui, a parte alcune delle singole iniziative già richiamate, nulla si legge;
4. l'attuazione, sull'intero territorio comunale, con cadenza triennale, del monitoraggio biologico della qualità dell'aria-ambiente attraverso i licheni epifitici (metodo IBL – Indice di Biodiversità Lichenica- ANPA 2001) o, nelle aree in cui si rivelasse deserto lichenico, attraverso il monitoraggio dei tempi di sopravvivenza di licheni ivi allocati artificialmente, prelevati in aree contigue – su cui non abbiamo ricevuto risposta;
5. l'applicazione, «..., del metodo DPSIR (*Driving Forces, Pressures, State, Impact, Responses*) adottato dall'Agenzia Europea dell'Ambiente, dall'ISPRA (SINAnet) e dal Sistema Nazionale delle Agenzie per la Protezione Ambientale», su cui nulla si legge nella vostra nota;
6. l'adozione, «in considerazione delle elevate capacità del suolo fertile, soprattutto se umido, di abbattere rapidamente numerosi inquinanti atmosferici (capacità elevatissima per il monossido di carbonio e forte per tutti gli altri inquinanti convenzionali) ... di ogni possibile strategia per ridurre il consumo di suolo "vivo" e si adoperi viceversa per rigenerarlo decorticando zone inutilmente asfaltate, i piazzali non più utilizzati e promuovendo la realizzazione, ove necessario, di superfici (es parcheggi) a pavimentazione drenante, erbosa rodabile»: sul punto, non vi sono state risposte e la questione si appalesa particolarmente rilevante alla luce dei progetti edilizi e urbanistici di recente approvati o in corso di approvazione;
7. l'adozione di «un Piano del Verde Urbano rivisitato anche ai fini della crescita quali-quantitativa del patrimonio vegetale in funzione igienico-sanitaria» e di «un Piano per la realizzazione di Fasce Boscate Periurbane»; sul punto, non abbiamo ricevuto riscontro in merito all'adozione di Piani specifici come da noi consigliati;
8. l'assunzione di «decisioni strategiche in materia di tutela ambientale e della salute, all'esito di specifici percorsi partecipati, condividendo con la cittadinanza informazioni, conoscenze e responsabilità»: l'unico riferimento precipuo alla partecipazione è contenuto nella risposta nell'esposizione sul PAC;
9. la predisposizione di «un Piano ambizioso che coinvolga cittadini, enti, banche, associazioni, per la riqualificazione energetica degli edifici dal momento che l'energia più pulita che esista è quella

risparmiata, quindi mai prodotta ed impiegata», in merito alla quale, al di là dell'indicazione delle iniziative già richiamate, non è stata data una risposta puntuale.

Nessuna risposta è giunta a tali interrogativi. Nel frattempo, si è concluso il processo di adozione del Piano Aria Clima del Comune di Milano.

Riprendendo, dunque, il dialogo e i temi già posti all'attenzione dell'Amministrazione, vista la Deliberazione del Consiglio Comunale di Milano N. 79, del 21/12/2020, sottoponiamo alla vostra attenzione le seguenti ulteriori osservazioni e domande.

Prima di entrare nel merito di alcune, specifiche, proposte inserite nel nuovo Piano, dobbiamo preliminarmente osservare che, nel suo complesso, lo strumento da ultimo adottato non pare sufficientemente ambizioso e concreto, considerati da un lato la gravità dei fenomeni di inquinamento atmosferico e crisi climatica che ci troviamo a dover fronteggiare, dall'altro l'urgenza con cui occorre agire come indicato anche dalla mozione n. 433 approvata dal Consiglio Comunale il 20 maggio 2019.

Prospettare, infatti, azioni puntuali, pur talvolta meritevoli e interessanti, singolarmente considerate, non inserite tuttavia in una politica urbanistica e di governo del territorio che punti a e realizzi effettivamente il contenimento significativo del consumo di suolo, il mantenimento e il potenziamento delle aree verdi e delle superfici permeabili, la realizzazione di interventi edilizi che non comportino ulteriore carico urbanistico, la drastica riduzione del traffico automobilistico e il contestuale potenziamento della mobilità pubblica – appare una operazione politica forse d'effetto ma tutt'altro che efficace.

Come pure dovrebbe risultare evidente a un'Amministrazione che si dichiara orientata alla tutela ambientale, non è più il tempo in cui ci si può limitare a piccoli correttivi, interventi modesti con risultati attesi tra trent'anni, continuando a legittimare, di fatto, comportamenti notoriamente dannosi per l'ambiente e la salute umana, sia a livello individuale che collettivo. È questo, ormai, il tempo di agire, con coraggio, onestà intellettuale e competenza.

In questa direzione, invero, andavano i suggerimenti e le richieste avanzate dagli scriventi sin dalla scorsa primavera e vanno le successive sollecitazioni, ivi compresa la presente. Si consideri, infatti, che, a fronte dell'assenza di provvedimenti urgenti assunti nel 2020 e di una pianificazione che prospetta obiettivi ventennali, i livelli di PM₁₀ e PM_{2.5} sono rimasti elevatissimi e continuano ad esserlo. Nonostante l'emergenza sanitaria, nel 2020 la qualità

dell'aria è peggiorata rispetto all'anno precedente. Il livello limite di 50 µg/m³ di PM₁₀ è stato superato per 90 giorni (erano 72 nel 2019), mentre la concentrazione media annua di questo inquinante è stata di 36 µg/m³, poco sopra il livello del 2019.

Le perplessità, peraltro, non sono *solo* per i contenuti proposti dall'Amministrazione comunale ma altresì per il metodo adottato. Consapevoli, naturalmente, delle difficoltà connesse all'emergenza sanitaria in corso e apprezzando il tentativo di avviare, comunque, un coinvolgimento dei cittadini, non ci si può, tuttavia, esonerare dal rilevare come si sia trattato di un processo di *consultazione* del pubblico interessato – legittimo ma certo molto diverso da e meno ambizioso di un vero processo di partecipazione deliberativa. Analogamente, gli incontri organizzati dall'Amministrazione non possono essere considerati alla stregua di una vera e propria Assemblea cittadina, come pure è parso dalla comunicazione diffusa dal Comune e come sarebbe stato auspicabile e innovativo.

In questi termini e in questo contesto storico, naturalmente, i problemi connessi al metodo adottato per assumere decisioni pubbliche si aggiungono e diventano essi stessi problemi di contenuti, di politica ambientale e non solo.

Su questi aspetti di carattere generale, dunque, preliminarmente, si sollecita una seria riflessione da parte dell'Amministrazione comunale, in vista dell'approvazione finale del PAC e di tutti gli atti connessi e conseguenti.

Ciò posto, si sviluppano altresì le seguenti, specifiche osservazioni e istanze, relative a singole misure prospettate nel nuovo Piano.

In primo luogo, a proposito del tema centrale dell'inquinamento atmosferico, la strategia che emerge dal PAC, sembra affidare le proprie aspettative di successo più che altro al miglioramento tecnologico in atto nell'industria automobilistica. L'obiettivo dichiarato del Comune è quello di raggiungere i livelli di inquinamento indicati dalla Direttiva 2008/50/CE entro il 2025, tuttavia non si propone alcuna azione concreta per il raggiungimento di tale risultato, a parte la realizzazione di una serie di piazze *tattiche*. Le principali azioni indicate dal PAC riguardano la modifica alle regole di accesso all'Area B, che non avranno efficacia prima del 2025¹ e la rimodulazione delle politiche di governo della mobilità urbana che entreranno in vigore nel 2024². Poiché gli interventi proposti non avranno effetto prima del 2024, il

¹ Azione 2.1.1 [pag. 100 della delibera 79/20 di attuazione del PAC].

² Azione 2.1.2 [pag. 101 della delibera 79/20 di attuazione del PAC].

Comune stesso ha calcolato che la probabilità di rispettare il limite di superamenti giornalieri del valore massimo di PM₁₀ nel 2025 sarà appena del 50%. Il piano non indica degli obiettivi specifici di riduzione del traffico privato o di incremento del traffico pubblico e della mobilità sostenibile. La non elevata ambizione del Comune in questo ambito è confermata anche dalla scarsità di risorse messe a disposizione, che rappresentano lo 0,064% della stima del danno economico e alla salute dei milanesi che si determinerà in assenza di politiche serie.

Questo approccio risulta, a nostro avviso, ampiamente insufficiente. Mentre lo sviluppo tecnologico è stato, infatti, rilevante nel contenimento degli NOx nei motori diesel (si nota infatti una drastica riduzione del biossido di azoto nell'aria che ormai è quasi in linea con i livelli europei), lo stesso non si può affermare per il PM₁₀ e il PM_{2.5}.³ In questo caso, si osserva che, se da un lato le automobili rappresentano, per ragioni tecnologiche, sempre meno causa di emissioni di sostanze inquinanti, dall'altro la crescente quota di mercato di mezzi altamente impattanti, come i SUV, ha contribuito a un sostanziale arresto del trend di discesa dell'inquinamento da PM₁₀ a Milano a partire dal 2013.⁴

Un altro problema consistente è rappresentato dalla crescita dei livelli di Ozono, che superano ormai tutti i parametri di sicurezza forniti dall'OMS e dalla CE. Si sottolinea che nella proposta di Piano non vengono prese in considerazione azioni di contrasto rispetto a tale forma di inquinamento⁵.

Come anticipato, inoltre, apprendiamo che la maggior parte degli interventi indicati dal PAC avranno effetto sul periodo 2025-2030. Questo significa che la prossima Giunta Comunale si limiterà a predisporre le regole e studiare le modifiche di suddette politiche, ma l'implementazione vera e propria competerà all'amministrazione ancora successiva rispetto a quella entrante nell'anno corrente. Riteniamo che ciò sia del tutto inutile, pretestuoso e persino deresponsabilizzante. Esistono, a Milano in particolare, competenze tali da non poter disconoscere né lo stato di crisi ambientale e sanitaria che stiamo vivendo né quali sono gli strumenti per affrontarla.

Del resto, l'assoluta urgenza nella predisposizione di misure concrete e coraggiose in tema di inquinamento dell'aria emerge anche dal fatto che la direttiva 2008/50 relativa alla

³[pag. 57 della delibera 79/20 di attuazione del PAC].

⁴[pag. 54 della delibera 79/20].

⁵[pag. 59 della# delibera 79/20].

qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa è oggetto di tre infrazioni da parte dell'Italia, per i tre inquinanti PM₁₀, PM_{2,5} e biossido di azoto⁶. Su questo tema, peraltro, non si può non rammentare la sentenza di condanna della Corte dei Diritti Umani di Strasburgo (CEDU) del 24/1/2019 relativa al caso ILVA di Taranto, per triplice infrazione delle leggi europee antinquinamento, protezione della salute umana e tutela dei lavoratori, che costituisce un esempio emblematico, tuttora irrisolto.⁷ Analogamente, si richiama la sentenza della Corte di Giustizia Europea, Grande Sezione, C-644/18 del 10/11/2020 in merito appunto le ripetute violazioni alla Direttiva 2008/50/CE.⁸

Se anche non vi fosse – come invece c'è – una legislazione puntuale sul tema, del resto, la necessità di un intervento immediato e risolutivo discenderebbe dai numerosi studi scientifici sull'impatto dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana.

⁶ La prima infrazione, 2014/2147, si concretizza nel 2020 nella sentenza di condanna da parte della Corte europea di giustizia (causa 644/18); secondo la Commissione, dal 2008 l'Italia ha superato, in maniera sistematica e continuata, nelle zone interessate, i valori limite giornaliero e annuale applicabili alle concentrazioni di particelle PM10 e non ha adottato misure appropriate per garantire il rispetto dei valori limite fissati per le particelle PM10 nell'insieme delle zone interessate. Le Regioni coinvolte in questa sentenza sono: Campania, Emilia Romagna, Lazio, Lombardia, Piemonte, Puglia, Sicilia, Toscana, Umbria, Veneto.

Per la seconda infrazione (2015/2043) la Commissione apre un contenzioso facendo ricorso alla Corte europea di giustizia (causa 573/19) per il superamento sistematico e continuato dei valori limite del biossido di azoto e per non aver adottato misure appropriate per garantirne il rispetto dei valori limite. Le regioni coinvolte sono Lazio, Liguria, Lombardia, Piemonte, Sicilia, Toscana.

Nel 2020 la Commissione dà avvio all'ultima procedura di infrazione (2020/2299) relativamente al PM2,5. Fin dal 2015, infatti, il valore limite per il PM2,5 non è stato rispettato in diverse città della valle del Po, tra cui Venezia, Padova e alcune zone nei pressi di Milano. Inoltre, le misure previste dall'Italia non sono sufficienti a mantenere il periodo di superamento il più breve possibile.

Tra le varie iniziative messe in campo dall'Italia per la risoluzione delle procedure ricordiamo

- il Protocollo antimog del 2019 che prevede, tra le varie misure, “almeno fino alla chiusura delle procedure di infrazione relativa ai valori limite del PM10 e del biossido di azoto sul territorio nazionale, misure di incentivazione per la sostituzione degli impianti termici esistenti alimentati a biomassa con nuovi impianti termici alimentati a biomassa” e l'impegno ad “accelerare l'uscita dal carbone per le centrali termoelettriche che ricadono nelle aree oggetto delle procedure di infrazione..”

- l'adozione degli accordi tra Stato, Regioni e Province autonome per il miglioramento della qualità dell'aria (si veda ad esempio quello toscano sottoscritto nel 2020)

In tema di emissioni, l'Italia ha due procedure pendenti, entrambe aperte nell'ultimo anno e per le quali ha già provveduto a mettersi in regola:

1. la Commissione dà avvio nel novembre 2019 alla procedura di infrazione 2019/0329 per il mancato recepimento della direttiva 2018/410, essendo scaduto il termine per il recepimento il 9 ottobre 2019. L'Italia pubblica nel mese di giugno 2020 il DLgs 47/2020 di attuazione della direttiva.

2. l'apertura della procedura di infrazione 2020/2220 riguarda l'approvazione definitiva del programma di controllo, ovvero il piano che definisce le misure da attuare in Italia fino al 2030 per rispettare i tetti alle emissioni di alcuni inquinanti imposti dalla direttiva sui limiti nazionali di emissione (NEC). Il piano è trasmesso alla Commissione Europea nei tempi previsti e verrà confermato nella sua versione definitiva a chiusura della procedura di VAS, obbligatoria per tale tipologia di Piano, prevista entro la fine dell'anno.

⁷ La vicenda ILVA2, iniziata nel 1990 in esito al ricorso di 182 cittadini del Comune di Taranto per sospetto avvelenamento da diossina, investì diverse sedi giudiziarie, nazionali e sopranazionali, tra cui:

- a) la Corte dell'Unione europea di Lussemburgo (CGUE) con pronunce del 31 marzo 2011 e 26 luglio 2017, per infrazione delle principali direttive comunitarie sull'ambiente;

- b) la Corte d'Assise di Taranto4, con l'apertura del processo “Ambiente svenduto” del maggio 2017, tuttora pendente, e da ultimo

- c) la sentenza CEDU 24 gennaio 2019, dichiarativa della responsabilità di ILVA e in attesa di esecuzione.

⁸ <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2020-11/cp200136it.pdf>

Tanto argomentato in ordine alle previsioni di cui si legge nel PAC adottato, occorre ora avanzare alcune segnalazioni in ordine a ciò che non vi si legge.

Innanzitutto, non si fa praticamente menzione della viabilità ciclabile, al contrario di quanto avviene in altre Capitali Europee, come Parigi, che su questo fronte stanno investendo ampiamente.

Sempre in tema di iniziative concrete che dovrebbero essere predisposte dal Comune e di cui non si rinviene traccia nel Piano adottato, riteniamo che esso debba fornire indicazioni precise sui tipi di piante più adatte per la piantumazione ai fini dell'assorbimento di CO₂ e di altri inquinanti dell'aria, seguendo ad esempio quanto predisposto nel Comune di Massa Marittima in Toscana⁹. Crediamo sia fondamentale inserire nel PAC precisi riferimenti e vincoli a tali linee guida sulle alberature e che venga avviato al più presto uno studio specifico del territorio milanese sul tema.

Ancora, richiamiamo qui un tema già anticipato in precedenza: si tratta della contrarietà degli scriventi all'impiego delle biomasse a uso energetico, che studi dell'ENEA e dell'ISPRA hanno indicato essere una fonte significativa di polveri ultrasottili. Le biomasse legnose, infatti, oltre a numerosi altri inquinanti, generano quantità elevate CO₂ e costituiscono un incentivo al taglio degli alberi che, al contrario, come anticipato, sono i nostri principali alleati nel contenimento della crisi climatica, proprio per assorbire CO₂ e regolare il microclima locale, riducendo le ondate di calore estivo responsabili di numerosi morti premature ogni anno.

Sotto diverso aspetto, il Comune dichiara di voler ridurre del 45% entro il 2030 le emissioni di CO₂. Tuttavia, l'intervento principale proposto dal Comune, che vale circa il 98,5% del totale a budget, riguarda l'azione 3.2.1¹⁰. Questa azione sarà realizzata nel periodo 2022-2040, rendendo di fatto impossibile per il Comune raggiungere l'obiettivo indicato persino per i propri edifici. Inoltre, nel PAC non sono indicati interventi concreti nè obiettivi specifici per quanto riguarda la riqualificazione degli edifici privati, che rappresentano la stragrande maggioranza degli edifici milanesi, rendendo sostanzialmente velleitario l'obiettivo indicato.

⁹ [L'applicazione web della Regione Toscana "Alberi e siepi antismog" - Comune di Massa Marittima](#)

¹⁰ [pag. 106 della delibera 79/20]

Pur presentando il PAC diversi tipi di iniziative, rileviamo che non è dato sapere come il Comune di Milano intenda effettivamente realizzare questi progetti, sia in termini di investimenti economici che riguardo al personale che sarà necessario per implementarle. La dotazione economica per la realizzazione delle varie iniziative appare invero alquanto scarna, a parte quanto posto per la riqualificazione degli edifici pubblici¹¹ e non è chiaro quale sarà effettivamente la consistenza del personale concentrato su tali progetti.

Per quanto attiene poi al tema centrale della partecipazione, non si rinviene nel PAC il riferimento auspicato alle Assemblee Cittadine, che nonostante l'iniziale interesse manifestato dall'amministrazione sembrano poi non essere state effettivamente considerate, se non come eventuale implementazione futura. Nulla è dato leggere, del resto, neppure in ordine alle modalità con cui dovrebbero essere convocate e gestite.

Anche nell'ambito del procedimento che ha condotto all'adozione del Piano, invero, il "laboratorio" organizzato dal Comune, pur essendo stato presentato informalmente come Assemblea Cittadina, di fatto, non è stata altro che una presentazione della proposta di piano ai partecipanti e una conseguente richiesta di osservazioni, il tutto nello spazio di una mezza giornata. Si è trattato, quindi, di una serie di semplici sessioni consultive, non vincolanti e non approfondite.

Un ulteriore profilo, oggetto di trattazione nell'ambito del Piano, su cui si ritiene di dover brevemente intervenire, attiene alle politiche e alle scelte relative al cibo, aventi una rilevanza non secondaria in riferimento alla qualità dell'aria, al cambiamento climatico e alla qualità, più generale, della vita dei cittadini milanesi.

Considerato che gli allevamenti producono il 16,6% del PM_{2,5} in Italia e l'85% delle emissioni di ammoniaca in Lombardia¹², riteniamo assai pertinente e anzi essenziale l'inserimento, nel quadro delle scelte amministrative sul PAC, di misure concrete, assunte responsabilmente dall'Amministrazione, che vadano nella direzione di dare attuazione agli obiettivi di seguito tratteggiati, che pur compaiono nel quadro delle food policies cittadine:

1. privilegiare e favorire, anche attraverso capitolati cogenti riferiti alla ristorazione-refezione pubblica, le produzioni di carattere agro-ecologico di prossimità che garantiscono un maggiore rispetto di beni comuni quali aria-acqua-fertilità dei suoli,

¹¹pag. 26 della delibera 79/20

¹²[Project Drawdown](#)

2. abbreviare le filiere agroalimentari per consentire e promuovere un rapporto più diretto tra l'“intorno” (innanzitutto le aree periurbane del parco agricolo) e la città, consentendo un impatto ridotto del sistema trasporto/stoccaggio sugli approvvigionamenti, una minor necessità di trattamenti per la conservazione del cibo, una riduzione di surplus e sprechi diretti (cibo) indiretti (confezioni),
3. de-intermediare nella misura maggiore possibile le filiere. per dare maggior riscontro economico ai produttori primari, favorendone la sostenibilità economica coniugata con quella ambientale, consentendo una migliore performance nel rapporto qualità-prezzo e conseguentemente una facilitazione dell'accesso al cibo.

Tali azioni potrebbero favorire lo sviluppo di una maggiore responsabilità e consapevolezza da parte dei cittadini, soprattutto se accompagnate da interventi educativi diretti al miglioramento degli standard di salute e benessere dei cittadini stessi che sono strettamente connessi con la qualità ambientale e sociale del cibo, oltre che con le sue caratteristiche nutrizionali e gustative.

Anche alla luce di tali ulteriori osservazioni, si chiede quindi

1. il completamento delle risposte solo parzialmente fornite dall'Amministrazione alla lettera di messa in mora a suo tempo inviata e, ove possibile, un chiarimento sulle questioni lasciate prive di risposta o cui è stata fornita una risposta indirettamente negativa;
2. una revisione del PAC adottato, in accoglimento delle osservazioni, delle proposte e delle istanze avanzate;
3. comunque, un riscontro alla presente nota.

In attesa di un Vostro Cortese riscontro, vi ringrazio e porgo cordiali saluti

Avv. Veronica Dini

