

Sonia Pestarino

Ambiente, città portuali e comunicazione



L'evoluzione del concetto di sostenibilità

A settembre 2015 l'ONU ha approvato i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs o Sustainable Development Goals) validi per il periodo 2015-2030. Gli SDGs rappresentano un'agenda ambiziosa e includono 17 obiettivi (articolati in 169 target), per raggiungere 3 traguardi fondamentali entro il 2030: porre fine alla povertà estrema, combattere la disuguaglianza e l'ingiustizia, porre rimedio al cambiamento climatico.

Di sviluppo sostenibile si parla ormai da tempo, non è certo una novità di questi ultimi anni. E quando parliamo di sostenibilità, l'associazione mentale immediata è con la dimensione ambientale. Sicuramente la “visibile” emergenza dei cambiamenti climatici e le sempre più frequenti calamità naturali hanno contribuito a rafforzare questa percezione della sostenibilità che, tuttavia, rimane “parziale”.

Sotto questo aspetto, l'Agenda 2030 ha portato una grande novità: per la prima volta viene espresso un chiaro giudizio sull'insostenibilità dell'attuale modello di sviluppo, non solo sul piano ambientale, ma anche su quello economico e sociale, superando in questo modo definitivamente l'idea che la sostenibilità sia unicamente una questione ambientale e affermando una visione integrata delle diverse dimensioni dello sviluppo.

In questo contesto la pandemia da Covid-19 non ha influito in maniera negativa sulla consapevolezza dell'urgenza della crisi del cambiamento climatico e della necessità di un'azione per l'ambiente, anzi, per certi versi l'ha aumentata.

Un'indagine¹ realizzata a luglio 2020 da Boston Consulting Group (multinazionale di consulenza strategica) su un campione di oltre 3.000 soggetti a livello globale rivela come dopo la pandemia le persone si dicono più preoccupate di prima delle sfide ambientali del pianeta e più impegnate a cambiare il proprio comportamento per promuovere la sostenibilità. In particolare, dall'indagine emerge che oltre il 70% del campione si definisce oggi più consapevole rispetto a prima del Covid-19 del fatto che l'attività umana minacci il clima e che il degrado dell'ambiente, a sua volta, sia una minaccia per gli esseri umani. Tre quarti degli intervistati (76%), inoltre, sostengono che i problemi ambientali siano preoccupanti allo stesso modo o di più di quelli della salute.

La crisi sta guidando il cambiamento anche a livello individuale: un terzo dei rispondenti sta già adottando comportamenti “green” in modo costante, il 25% di più da quando la crisi è iniziata. Ben il 40% intende assumere comportamenti più sostenibili in futuro.

Nel valutare la risposta alla pandemia da parte dei diversi soggetti in campo, in cima alle preferenze dei cittadini c'è il personale sanitario, seguito a distanza da Ong e agenzie globali per la salute. Sono valutate meno positivamente invece le autorità nazionali, quelle locali o regionali e, ancor meno, le imprese. Ma il rinnovato impegno per la sostenibilità ha importanti implicazioni per aziende e governi: per la maggioranza del campione (il 54% del totale) la ripresa economica e le questioni ambientali dovrebbero essere affrontate con lo stesso livello di priorità e due terzi degli intervistati pensano che i piani di ripresa dovrebbero porre le questioni ambientali come priorità. Per l'87% dei soggetti coinvolti dalla ricerca le aziende dovrebbero integrare considerazioni ambientali nei loro prodotti/servizi e nel loro modo di operare, per il 77% le imprese che beneficiano di aiuti o sovvenzioni pubbliche dovrebbero prendere specifici impegni nei confronti dell'ambiente. L'impegno per la sostenibilità è più presente tra i giovani, che più delle altre generazioni credono che il comportamento personale possa fare la differenza e chiedono con forza di porre il tema ambientale al centro dei piani di ripresa.

A livello globale, questi ultimi anni sono caratterizzati da una forte presa di posizione delle istituzioni verso la necessità di un cambiamento di rotta. In Europa è evidente, infatti, come la sostenibilità sia un tema che coinvolge l'intero sistema economico e sia presente in maniera trasversale nell'agenda dei principali provvedimenti normativi in ambito UE.

Venendo all'Italia, a giugno 2021 l'Unione Europea ha dato il via libera al Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) italiano per accedere al Recovery Fund, il fondo comunitario creato per la ripartenza dopo la

pandemia e la recessione. Si tratta di una grande opportunità di sviluppo che andrà a finanziare in maniera sostanziosa (191,5 miliardi di euro, di cui 69 miliardi a fondo perduto) azioni e progetti altrimenti irrealizzabili nel breve termine. Il Piano si articola su tre assi principali: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale; si tratta di macro-ambiti strettamente legati a strategie che garantiscano sviluppo sostenibile per le generazioni presenti e future.

Il sistema portuale e lo sviluppo sostenibile

Il trasporto marittimo costituisce una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra a livello globale. Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas a effetto serra. Tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione. Infatti, secondo lo studio dell'IMO (International Maritime Organization),² mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell'accordo di Parigi.

La decarbonizzazione dei porti è un passo fondamentale per rafforzare la capacità di innovazione e di competitività dell'industria marittima del Mediterraneo. Il sistema portuale riveste infatti un ruolo cardine nel commercio internazionale, nel trasporto delle merci e di persone ed è un elemento vitale per lo sviluppo di una rete di trasporto intermodale, efficiente e sostenibile. La decarbonizzazione dei porti rappresenta quindi un'importantissima opportunità, per l'industria e per l'ambiente a livello globale e locale.

Oltre alla dimensione dell'inquinamento legato alle emissioni di gas serra, che incide in maniera significativa sul piano globale, c'è un altro fattore di inquinamento che pesa in maniera diretta a livello territoriale locale: le emissioni di inquinanti e particolato legate allo shipping e alla catena logistica ad esso correlata.

Secondo i dati pubblicati dall'Agenzia Europea per l'Ambiente,³ infatti, se si considerano le emissioni provenienti dall'intero settore dei trasporti, l'industria del trasporto marittimo è quella che ha le emissioni più elevate di particolato e ossidi di zolfo, oltre che una delle principali fonti di ossidi di azoto in Europa.

In particolare, la costa mediterranea, con le sue centinaia di città portuali densamente popolate, è colpita pesantemente dall'inquinamento derivante dal settore marittimo. E, poiché gli inquinanti atmosferici vengono trasportati fino a 400 km, anche le aree dell'entroterra sono coinvolte.

Questo aspetto incide in maniera diretta e significativa sulla qualità della vita delle città portuali.

A questo proposito è interessante analizzare l'evoluzione nel tempo delle priorità ambientali dei porti europei che emerge nel report annuale sull'ambiente di ESPO (European Sea Ports Organisation), promosso attraverso l'iniziativa EcoPorts.⁴

Nel febbraio 1996, ESPO ha commissionato la prima indagine ambientale sui porti, al fine di valutare la risposta alle raccomandazioni del primo Codice di buone pratiche ambientali pubblicato due anni prima. Il questionario ambientale ha consentito di evidenziare i problemi ambientali più importanti nei porti, oltre che di stabilire un riferimento europeo del settore portuale relativamente alle prestazioni ambientali. L'indagine, ripetuta nel 2004 e nel 2009, ha fatto emergere lo scostamento e l'evoluzione nel tempo dei temi prioritari. La tabella seguente mostra i primi 3 temi prioritari negli anni 1996, 2004 e 2009.

	1996	2004	2009
1° tema rilevante	Sviluppo portuale	Rifiuti	Rumore
2° tema rilevante	Qualità dell'acqua	Operazioni di dragaggio	Qualità dell'aria
3° tema rilevante	Smaltimento materiale dragaggi	Smaltimento materiale dragaggi	Rifiuti

Interessante notare come nel 2009 compaiano per la prima volta due temi destinati a “scalare la classifica” negli anni successivi (dal 2016 la verifica è diventata annuale): il “consumo di energia” e la “relazione con le comunità locali”.

A partire dal 2013 il tema prioritario risulta essere costantemente quello della qualità dell'aria, seguito a ruota dal consumo di energia e dal rumore. Nel 2019 compare anche il tema “cambiamenti climatici”, che nel 2020 conquista il secondo posto. Di seguito le priorità ambientali evidenziate dai porti europei nell'indagine 2020:

1. Qualità dell'aria
2. Cambiamenti climatici
3. Efficienza energetica
4. Rumore
5. Relazione con le comunità locali
6. Inquinamento delle navi

7. Qualità dell'acqua
8. Rifiuti
9. Operazioni di dragaggio
10. Sviluppo portuale (in relazione ai territori limitrofi)

La tendenza evidenziata dall'indagine – per quanto il campione sia europeo ed ogni porto presenti peculiarità proprie – permette di confermare quanto nel complesso la “sensibilità” dei porti nei confronti dell'ambiente si sia evoluta e focalizzata negli anni su temi sempre più specifici e strettamente correlati al benessere dei cittadini e alla vivibilità dei territori.

Un recente studio (febbraio 2021) realizzato da Legambiente insieme a Enel X⁵ mette in evidenza le scelte che possono innescare un processo virtuoso di rinnovamento e crescita dell'intero settore portuale e marittimo italiano. I porti italiani, spesso inseriti in contesti densamente abitati, devono fronteggiare delle criticità in termini di accettazione da parte della cittadinanza che vive nelle aree su cui essi insistono.

I temi di maggiore conflitto riguardano l'inquinamento prodotto dalle navi ferme in banchina, il rumore, l'inquinamento e le vibrazioni prodotti dalle attività nell'area portuale e dalla movimentazione delle merci: “I cittadini che vivono nei pressi di alcuni porti italiani lamentano spesso il disturbo provocato dai rumori delle attività portuali, oltre l'inquinamento dell'aria e il traffico generato sulle strade, soprattutto dai mezzi pesanti. Citiamo solo due esempi rappresentativi della situazione diffusa in molti scali. A La Spezia, nel quartiere del Canaletto, i residenti lamentano una difficile convivenza con il porto, a causa dei rumori della movimentazione portuale e dei motori delle imbarcazioni. Neanche la lunga barriera fonoassorbente che divide la città dalla zona portuale, pensata per mitigare proprio questi rumori, sembra soddisfare tutti i cittadini. A Genova, i cittadini sono scesi più volte in piazza per chiedere parametri più stringenti sulle emissioni delle navi che raggiungono il porto, l'allontanamento dei traghetti più obsoleti e rumorosi, un monitoraggio della qualità dell'aria più mirato, l'elettrificazione delle banchine, regole ambientali più stringenti per garantire salubrità dell'aria e dell'ambiente. Nel quartiere di Prà il problema del rumore è particolarmente sentito e il Comitato per Prà ha istituito un servizio con il quale i cittadini possono inviare alle autorità competenti dei messaggi per segnalare elementi di disagio nella convivenza col porto.”

Nell'ambito della terza missione del Pnrr, dedicata al settore delle infrastrutture e dei trasporti, 270 milioni di euro saranno destinati al programma Green Ports, che si propone di rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il

finanziamento di interventi volti all'efficientamento e alla riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali.

Il 25 agosto 2021 il ministero della Transizione Ecologica ha pubblicato un avviso pubblico per sollecitare 9 Autorità di Sistema Portuale italiane a presentare progetti innovativi per aggiudicarsi parte delle risorse destinate a questo progetto. L'invito è rivolto alle autorità del Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro Settentrionale, Mare di Sardegna, Mar Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Mar Adriatico Orientale e Mar Adriatico Settentrionale. "Per raggiungere gli obiettivi del Piano e dare attuazione a quanto previsto, le candidature progettuali dovranno riguardare interventi di riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili legati alle attività portuali e di approvvigionamento da fonti rinnovabili".

Che il tema dell'efficienza e dell'impatto dei porti sia cruciale è evidente: oltre a queste misure recentissime, in Italia, il D. Lgs. 169 del 4 agosto 2016 (modificato dal D. Lgs. 232 del 13 dicembre 2017) prevede che le Autorità di Sistema Portuale promuovano la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) sulla base di linee guida adottate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il documento definisce gli indirizzi strategici e identifica le misure volte a migliorare l'efficienza energetica e promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

Progettazione sostenibile e comunicazione

Il tema delle infrastrutture sostenibili rappresenta una delle sfide principali e più urgenti che il nostro paese si trova ad affrontare. In questa fase storica, in cui alle emergenze causate dalle calamità naturali si sommano i danni prodotti da cedimenti infrastrutturali, avere infrastrutture moderne ed efficienti, affidabili e sicure è condizione essenziale per supportare la crescita industriale ed economica.

Tra gli obiettivi di sviluppo sostenibile indicati dalle Nazioni Unite nell'Agenda 2030 c'è un riferimento puntuale a questo tema. L'obiettivo 9.1 recita: "sviluppare la qualità delle infrastrutture rendendole affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti".

Ma quali caratteristiche deve avere un'infrastruttura per essere sostenibile? Affidabilità, resilienza e utilità.

Partendo dal concetto di utilità vorrei proporre una riflessione generale, che esula da qualsiasi valutazione di merito sulla realizzazione contingente di singole opere, concentrandomi invece sul ruolo che la comunicazione ha nella creazione di valore condiviso.

Contestualmente alla realizzazione di grandi opere, piuttosto che di insediamenti industriali o micro-infrastrutture il fenomeno “trasversale” che si osserva è la generazione di conflitti.

La contestazione, solitamente, si sviluppa su due livelli: da un lato la critica sulla effettiva necessità di un'opera – che pone questioni a livello di programmazione nazionale e di economia globale – dall'altro la protesta dei territori direttamente impattati dalla realizzazione dell'opera stessa. Nel secondo caso parliamo di sindrome NIMBY (*Not In My Back Yard*, “Non nel mio cortile”): un fenomeno ampiamente riconosciuto, ma forse ancora troppo sottovalutato dal decisore politico e dalle imprese stesse.

Vero è che anche l'ordinamento italiano si è recentemente arricchito dell'istituto del Dibattito Pubblico per le opere infrastrutturali di grandi dimensioni (il 24 agosto 2018 è entrato in vigore il “Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico” – decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76). Si tratta senz'altro di un tassello importante nell'ambito di nuovi strumenti finalizzati alla partecipazione dei cittadini nei processi decisionali pubblici.

Se questa misura si rivela quindi un passo avanti per le grandi opere, la pratica del coinvolgimento delle comunità nell'ambito della pianificazione territoriale di nuovi insediamenti, arterie di comunicazione o micro-infrastrutture non è per nulla scontata. Anzi, va tracciato completamente il sentiero.

È necessario che le amministrazioni pubbliche, ma anche le aziende, imparino a costruire un “consenso preventivo”, mirato a condividere la progettazione sin dai primi passi. E la base da cui partire è la comunicazione: trasparente, informativa e inclusiva.

La comunicazione risulta essere particolarmente importante per mediare tra il mondo tecnico della gestione portuale e il grande pubblico.

Su questo tema, nel marzo 2021, si è svolto un interessante evento formativo⁶ organizzato da Regione Liguria, ARPAL e Università di Genova, in collaborazione con Liguria Ricerche e l'Ordine dei giornalisti, interamente dedicato ad alcune delle tematiche più attuali del rapporto tra città e porto, l'inquinamento atmosferico e il rumore portuale, e alle soluzioni esistenti.

Perché se è vero che di ambiente e di porti si scrive tanto, spesso sui media tradizionali e sui social network prevale la comunicazione “di pancia”, si lascia più spazio all’emotività che alla comunicazione puntuale, indispensabile, invece, per la comprensione di temi così complessi.

Se da un lato la comunicazione “tecnica” è fallace, non si può fare a meno di notare che manca anche la consapevolezza da parte delle organizzazioni che la logica dell’ascolto e, ancor più del confronto, rappresenta un’opportunità reale.

Allo stato attuale delle cose, tranne pochi casi illuminati e annoverabili per lo più in ambito privato, sembra prevalere ancora una impostazione comunicativa mirata alla selezione delle informazioni da condividere, soprattutto quelle di carattere ambientale. Non sempre questo atteggiamento è imputabile a negligenza o ancor peggio a malafede. Parlerei forse più realisticamente di poca lungimiranza. Il confronto è spesso visto dalle organizzazioni come un accessorio, un addendum operativo che non porta frutti e aggiunge solo lavoro. In questo modo, però, si rischia di sottovalutare questioni che per le comunità territoriali sono vitali e, col progredire della progettazione, si incorre quasi fisiologicamente in un inasprimento delle opposizioni.

Sicuramente ascoltare le istanze dei territori e delle comunità di riferimento richiede tempo, disponibilità, risorse e competenze, ma rappresenta un valore aggiunto dal quale non possiamo più prescindere. Si tratta di mutare prospettiva, mettendo l’accento su quell’aspetto di sostenibilità sociale che riporta al concetto di utilità, secondo il quale le opere devono aiutare i cittadini a migliorare la loro qualità di vita.

NOTE

¹ <https://www.bcg.com/it-it/publications/2020/pandemic-is-heightening-environmental-awareness>

² <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx>

³ <https://www.eea.europa.eu/publications/maritime-transport>

⁴ <https://www.ecoport.com/>

⁵ *Porti verdi: la rotta per uno sviluppo sostenibile. Analisi, buone pratiche e proposte per la decarbonizzazione del trasporto marittimo e lo sviluppo del cold ironing in Italia* – Legambiente e Enel X

⁶ <http://interreg-maritime.eu/web/rumble/-/porti-e-ambiente-informare-senza-lasciare-parole-al-vento>