



ANTONLUCA DI PAOLA

CITTÀ E PORTI

**GREEN PORT PIANIFICAZIONE PORTUALE
E RIGENERAZIONE URBANA**





ISBN
979-12-5944-259-3

PRIMA EDIZIONE
ROMA 8 LUGLIO 2021

Indice

Introduzione	1
I Pianificazione portuale: strumenti e metodi	3
Green Port e Integrazione sociale, 3. La sostenibilità come principio fondamentale d'intervento, 4. L'Agenda 2020 e 2030, 6. Riferimenti istituzionali e giuridici dello sviluppo sostenibile portuale, 11. Il codice di buone pratiche per l'integrazione sociale dei porti Espo, 14. La Green Guide Espo, 25.	
II Le Autorità di Sistema Portuale	31
Le Autorità Portuali di Sistema nel contesto normativo, 31. I porti italiani nel contesto internazionale, 33. I Piani Regolatori Portuali (PRP), 38. Piano regolatore portuale e l'integrazione Porto-Città, 41 Il Documento di pianificazione energetica ambientale del sistema portuale (DPEASP), 43. Le Autorità Portuali di Sistema, 45. Zone economiche speciali (ZES) e Zone logistiche semplificate (ZLS), 46.	
III Sistemi portuali e governo delle AdSP	49
Nodi di 1° livello del Sistema nazionale integrato dei trasporti, 49. Stato della pianificazione dei porti, 50. Schede riassuntive dello stato di attuazione della riforma, 51. Scheda riassuntiva delle AdSP del mar Tirreno e Ionio, 52. Scheda riassuntiva delle AdSP del mar di Sicilia e Adriatico, 53. Scheda AdSP del Mare Ligure Occidentale, 54. Scheda AdSP del Mare Ligure Orientale, 56. Scheda AdSP del Mare Tirreno Settentrionale, 60 Scheda AdSP del Mare Tirreno Centro-Meridionale, 62. Scheda dell'AdSP del Mare Tirreno Centrale, 64. Scheda dell'AdSP del Mare Tirreno Meridionale e Ionio, 66. Scheda dell'AdSP dello Stretto, 68. Scheda dell'AdSP del Mare di Sardegna, 70. Scheda dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, 72. Scheda dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, 74. Scheda dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, 76. Scheda dell'AdSP del Mare Ionio, 78. Scheda dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale, 80. Scheda dell'AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale, 82. Scheda dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, 84. Scheda dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, 88.	

IV Città Porti Strategie	91
La Dimensione Strategica Della Pianificazione Portuale, 91. L'interfaccia Porto–Città, 94. Hafencity un progetto di riqualificazione dell'area portuale, 97.	
V Porti e sostenibilità ambientale: Genova e Venezia	103
Il PEAP dell'Autorità portuale di Genova e il DPEASP del Sistema portuale del Mare li-gure occidentale, 103. Il Green Port di Venezia, 114.	
VI Il porto di Trieste	123
Lineamenti delle vicende storiche del porto, 123. Il porto di Trieste e il PRP, integrazione e implementazione del rapporto città–porto, 126. Il Porto di Trieste il POT e la soste-nibilità ambientale, 135, Il porto vecchio di Trieste tra trasformazione e conservazione, 136. La Variante Porto Vecchio del Piano Regolatore Portuale e del Piano Regolatore Comunale, 143.	
VII Il porto di Livorno	149
Lineamenti delle vicende storiche del porto, 149. Livorno, Green Port Esteso e il DEASP del 2020, 152. Il porto di Livorno, integrazione e implementazione del rapporto città–porto, 155. Livorno Città–Porto, i contributi del PRP e del Documento preliminare del DPSS, 162. I beni culturali come strumenti d'interazione città–porto, 171. Ipotesi di uti-lizzo di sistemi GIS per le Linee Guida per il “Porto Verde e Sostenibile” di Livorno, 177. Lo sviluppo sostenibile del porto di Livorno come esempio estendibile, 180.	
VIII Il porto di Gioia Tauro	185
Lineamenti delle vicende storiche del porto, 185. Il porto di Gioia Tauro e il PRP, in-tegrazione e implementazione del rapporto porto–città, 191. Il Porto di Gioia Tauro il POT e la sostenibilità ambientale, 201, Il porto di Gioia Tauro e la "città territorio", 205. Il Piano strutturale comunale di Gioia Tauro, 215. La Zona Economica Speciale della Regione Calabria, 219.	
IX Beni storici e pianificazione delle aree portuali di Livorno	225
Il Piano di indirizzo territoriale della Regione Toscana 2007, 225. Piano territoriale di coor-dinamento della provincia di Livorno, 227. Piano Strutturale Comune di Livorno, 228. Regolamento Urbanistico del Comune di Livorno, 228. Beni storici e Piani attuativi del	

Comune di Livorno, 231. Studio di Settore: “Beni Culturali” allegato al nuovo PRP di Livorno, 234.

X	Crociéristica e interventi di rigenerazione urbana	261
	Crociéristica e riappropriazione delle aree portuali, 261. Carta Audis della rigenerazione urbana, 265. Crociéristica e riappropriazione delle aree portuali: il caso di Livorno, 267. Turismo crociéristico e impatto urbanistico ed economico sulle città, 276. La situazione crociéristica di Livorno, 279. Tipologia e dimensioni delle navi da crociera, 281. Valutazioni di compatibilità e implementazione degli approdi del Porto Crociere, 282. Barcellona e Yokohama, due modelli in rapporto ai flussi turistici da crociera e città, 288. Il caso di Barcellona, 289. Caratteristiche del Porto crociere di Barcellona, 292. Alleanze ed accordi verticali: strategie di successo del porto di Barcellona nel settore crociéristico, 295. Riflessioni sul porto crociere di Barcellona, 296. Yokohama International Port Terminal: parola d'ordine “accessibilità, 299. Riflessioni sul Yokohama Port Terminal, 302. Pianificazione comunale e crociéristica: una convergenza di fattori, 303.	
	Bibliografia	307
	Riferimenti iconografici	312

Introduzione

Negli ultimi decenni, sulla scia della normativa internazionale e comunitaria sullo sviluppo sostenibile, la maggioranza dei porti europei e mediterranei hanno dato inizio ad un vero e proprio processo di conversione verso un maggior rispetto ambientale e sociale. Lo stato d'attuazione in materia avanza secondo procedure e tempistiche diversificate e registra vari stadi di attuazione: il processo è, tuttavia, avviato ed è oggetto di monitoraggio e valutazioni comparative

L'insieme delle nuove politiche di sostenibilità dei porti, note col termine *Green Port*, stanno, d'altra parte, creando una vera e propria corrente di pensiero, alimentando un dibattito internazionale che appare avanzato sul piano teorico ma in fase sperimentale dal punto di vista attuativo. Dall'analisi di quanto realizzato a livello europeo e in Italia, da Barcellona a Rotterdam, da Genova a Venezia, da Livorno a Gioia Tauro, si evincono situazioni complesse e diversificate, che delineano un vasto campo d'azione, articolato in varie modalità attuative, non sempre in linea con le direttive generali.

Queste direttive trovano una sistematizzazione in alcuni documenti di indirizzo, varati anche da varie associazioni quali ad esempio l'European Sea Ports Organization, meglio conosciuta come ESPO che ha pubblicato, per i propri soci, studi specifici in materia, tra cui il "Codice di buone pratiche per l'integrazione sociale dei porti" e la "Green guide".

L'AIVP, ossia Association Internazionale Ville et Port, (o meglio conosciuta come IACP International Association Cities and Port) con sede a Le Havre, è presente in 49 Paesi ed è un'associazione che promuove il dialogo tra le città e i porti. L'AIVP, inoltre, interviene nei problemi di sviluppo sostenibile ed ambiente, nelle politiche di assetto territoriale e nelle problematiche relative alle aree di interfaccia urbano-portuali e di waterfront.

Di recente nuovi argomenti sono stati aggiunti all'azione dell'AIVP come l'integrazione sociale dei porti e la questione del cambiamento climatico. Attraverso l'analisi di questi documenti, che hanno assunto validità generale di indirizzo in materia di sostenibilità portuale, si tenterà di estrapolare alcuni principi generali utili per l'attuazione del "green port" e del rapporto tra porto e città.

L'analisi degli strumenti e dei metodi attuati nella pianificazione portuale in Italia, a norma della legge fondamentale n.84 del 1994, fornisce quegli elementi di conoscenza di base sulle problematiche esistenti. Tali problematiche sono state poi, in parte, affrontate nella normativa relativa all'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale, (Dlgs 169/2016 e integrazioni) e nei relativi Piani Regolatori Portuali di Sistema.

La compilazione delle schede riassuntive della situazione al 2020 dei 16 sistemi portuali, che aggregano i porti minori a quelli di primo livello,

fornisce uno spaccato dello stato attuale della pianificazione portuale. L'introduzione della dimensione strategica (DPSS) nella pianificazione portuale, prevista nel Decreto, e gli indirizzi normativi relativi all'integrazione nelle aree d'interfaccia porto-città, assieme ai criteri di sostenibilità ambientale, pongono le basi per il superamento della cesura tra le città, i porti e i territori di pertinenza.

Tuttavia, tale cesura permane, anche se si sono poste le basi per il suo superamento, poiché la suddivisione delle competenze nelle aree di interfaccia città-porto e tra Comuni e Autorità Portuale, non risolve le problematiche legate alla complessità delle procedure attuative della legislazione italiana. La realizzazione di interventi nel porto di Civitavecchia, di Genova e del Green Port di Venezia sono un esempio di evoluzione dei rapporti tra città e porto che tuttavia procede con estrema lentezza.

Un approfondimento dell'attività svolta dalle Autorità di Sistema Portuale nel settore della sostenibilità ambientale e dell'integrazione porto-città, viene affrontato attraverso l'esemplificazione di tre casi riferiti al Nord al Centro e al Sud Italia. Trieste, Livorno e Gioia Tauro rappresentano tre realtà emblematiche per storia, posizione geografica e ruolo in ambito europeo e Mediterraneo, con diverse attitudini e prospettive di sviluppo futuro.

L'aspetto ambientale, economico e sociale, in rapporto alla rigenerazione urbana, viene analizzato attraverso lo studio della città-porto di Livorno, quale ambito di ricerca svolta presso il Dipartimento DIDA dell'Università degli Studi di

Firenze, in collaborazione col comune di Livorno e della Soprintendenza: ricerca in parte confluita nelle analisi svolte per la formazione del PRP del porto di Livorno e in una pubblicazione (M. Massa, a.c., 2015).

In particolare la ricerca si è indirizzata verso la catalogazione e valorizzazione del patrimonio storico e del ruolo che esso giuoca ai fini della ricomposizione della frattura porto-città. Un aspetto, quest'ultimo, strettamente correlato alla valorizzazione dei beni culturali, alla formazione del Port Center nella Fortezza medicea, nella qualità degli approdi e della rifunionalizzazione e recupero della Stazione marittima.

I problemi del porto crociere di Livorno è infine visto attraverso il confronto con due esempi significativi: il porto crociere di Barcellona e il Yokohama, International Port Terminal. In entrambi l'intervento di riqualificazione delle aree periportuali gioca un ruolo importante nello sviluppo di questo settore turistico che sempre più trova nella qualità urbana e nelle rinnovate strutture portuali, motivo di crescita.

Barcellona è un caso che ha visto estendere nel tempo un sistematico interscambio tra porto e città mentre Yokohama ha investito in un terminal crocieristico, realizzato attraverso un concorso internazionale, che recupera la tradizione locale in alcuni elementi caratterizzanti, e si integra con l'asse viario che congiunge il porto al centro città, lo stadio, e il sistema dei parchi urbani.

Pianificazione portuale: strumenti e metodi

Green Port e Integrazione sociale

Dall'analisi dello stato d'attuazione nelle varie realtà portuali emerge la tendenza generale all'avvio delle azioni volte ad attuare le norme comunitarie, con modalità e tempistica estremamente diversificate, principalmente nell'ambito della tutela ambientale relativa alle risorse non rinnovabili quali aria, acqua, suolo, sottosuolo ed efficienza energetica. Ciò, se da un lato appare positivo dall'altro evidenzia una carenza sul piano "sociale" che costituisce, come noto, uno dei tre elementi interagenti del concetto di sviluppo sostenibile, assieme a quello economico e ambientale. Secondo questi principi, se un progetto osservasse solo gli aspetti ambientali ed economici sarebbe, nel migliore delle ipotesi, un progetto "realizzabile", ma non sostenibile; parimenti se curasse solo gli aspetti ambientali e sociali sarebbe "vivibile", ma non sostenibile e così di seguito.

Intorno a queste tematiche generali si è presentata la necessità, nel processo più generale di rigenerazione urbana avviato da alcune città fin dagli anni Settanta del secolo appena trascorso, di prestare una maggiore attenzione al rapporto città-porto, alle aree portuali degradate ed agli ambiti urbani di frangia, al fine di agevolare un maggiore gradimento della popolazione locale e ottenere il consenso popolare al progetto più generale di sviluppo. Negli ultimi decenni, infatti, i porti, a causa dei profondi cambiamenti della tipologia di sviluppo economico produttivo, hanno visto allentare il rapporto con le comunità locali e quindi con le città di

appartenenza. La trasformazione dei processi industriali, le grandi espansioni infrastrutturali, nonché la separazione imposta dalle rigide norme doganali e dai protocolli di sicurezza, hanno, infatti, progressivamente delocalizzato ed estraniato i porti dalle proprie comunità locali.

D'altra parte, appare evidente come una maggiore attenzione agli aspetti sociali ed il rafforzamento dei rapporti e della progettualità con i centri urbani d'origine abbia comportato, là dove è stato attuato, un duplice vantaggio: di facilitare un effettivo sviluppo sostenibile del territorio e di creare sinergie utili allo sviluppo complessivo delle città e delle strutture portuali, attraverso il recupero della memoria storica e dei beni culturali presenti. A tal fine appare necessario integrare le politiche ambientali portuali con le strategie urbane di sviluppo, attraverso la riappropriazione dell'identità portuale storica, il potenziamento delle strutture portuali attuali e la rigenerazione delle aree di margine, nell'ottica dello sviluppo sostenibile. Tali procedure, avviate in Italia a Genova e a Venezia, sono oggi attuate non solo nelle grandi città portuali ma in molte realtà urbane medio-piccole con esiti positivi, in alcuni casi, soddisfacenti.

Nel caso di Livorno, appare emblematico il progetto dei sotto ambiti portuali denominati appunto, "di interfaccia porto-città", che prevedono la valorizzazione dei beni storici, paesistici ed identitari presenti, il potenziamento del settore turistico, dei servizi pubblici e delle attività e-



FIGURA 1. Livorno, il Porto Vecchio con la Fortezza Medicea e la Torre dei Pisani

conomiche: azioni volte a migliorare il rapporto sociale tra le attrezzature portuali e la popolazione. L'importanza strategica di questo progetto, è ampiamente dimostrata dall'attenzione con cui il Comune e l'Autorità Portuale di Livorno, stanno portando avanti la pianificazione delle aree urbane e le previsioni del nuovo PRP, con la realizzazione di un Port Center nella Fortezza Medicea e alcuni Piani Particolareggiati, quali, ad esempio, l'UTOE "Stazione Marittima", recentemente ultimata. A Livorno, così come in molte altre città, la sinergia tra strumentazione urbanistica e pianificazione portuale, attraverso

il Piano Regolatore Portuale, si muove nella direzione di un corretto approccio alle problematiche comuni derivanti dalla contestuale pianificazione dei valori ambientali, dei beni paesistici e culturali presenti.

La "Sostenibilità" come principio fondamentale d'intervento

Il dibattito sui temi della tutela ambientale, partito con una certa intensità dagli anni Sessanta, trova già nel 1972 una prima sistematizzazione

alla conferenza di Stoccolma dove sono enunciati, per la prima volta, i principi fondamentali dello “Sviluppo sostenibile”. Nel 1980 il Programma ONU relativo all'ambiente pubblica il rapporto intitolato: “The world conservation strategy” dove si mette a punto la definizione di sviluppo sostenibile visto come il «Mantenimento dei processi ecologici essenziali per la produzione di animali, salvaguardia della diversità genetica del mondo animale, e sviluppo degli ecosistemi». Nel corso degli anni Ottanta il dibattito internazionale sulla tutela ambientale registra un'importante svolta con l'introduzione del concetto di “sostenibilità” e di “sviluppo sostenibile” così come enunciato nel famoso rapporto della Commissione Mondiale sull'ambiente e lo sviluppo (WCED), intitolato: “Our common future”¹ presentato alla Conferenza per l'ambiente e lo sviluppo tenutasi a Tokyo nel 1987. In questo importante documento lo “Sviluppo Sostenibile” si connota come un nuovo “principio etico” che mette al centro l'essere umano, più precisamente i diritti delle generazioni future, discostandosi quindi dai semplici principi di tutela ambientale diffusi fino ad allora.

Nel 1989, in occasione del ventesimo anniversario della conferenza di Stoccolma, l'Assemblea generale dell'ONU sulla base del rapporto del 1987 e con la risoluzione 44/228 progetta una nuova “Conferenza sull'ambiente e lo sviluppo” da tenersi nel 1992 a Rio de Janeiro. In quella sede molti Stati adottarono tre importanti direttive: l'Agenda 21, la Dichiarazione su ambiente e sviluppo e la Dichiarazione sui principi

forestali. Furono inoltre sottoscritte, due Convenzioni vincolanti: Convenzione sul cambiamento climatico e quella sulla diversità biologica.

Nel 1997, proprio in occasione della Conferenza COP3 della Convenzione quadro sul cambiamento climatico (UNFCCC), tenutasi a Kyoto fu adottato, da più di 180 paesi, il trattato internazionale in materia ambientale riguardante il riscaldamento globale conosciuto come “Protocollo di Kyoto”, secondo il quale i paesi industrializzati si impegnarono a ridurre, per il periodo 2008–2012, il totale delle emissioni di gas ad effetto serra almeno del 5% rispetto ai livelli del 1990. Il Protocollo di Kyoto, tuttavia, alla sua apertura, risalente alla firma il 16 marzo 1998, stabilisce la sua effettiva entrata in vigore al novantesimo giorno successivo alla data di ratificazione del cinquantacinquesimo paese della Convenzione. Tale condizione si è verificata nel febbraio del 2005, anno nel quale anche la Russia ha perfezionato la sua adesione.

Tra il 2000 e il 2002 hanno avuto luogo altri due importanti eventi che contribuirono significativamente al riconoscimento globale dei principi dello sviluppo sostenibile: il Millennium Summit (MDG) tenutosi l'otto settembre 2000, presso la sede delle Nazioni Unite a New York City dove 189 stati membri hanno ratificato gli “Obbiettivi del Millennio” ed il World Summit delle Nazioni Unite sullo sviluppo sostenibile, tenutosi a Johannesburg nell'agosto 2002 (WSSD) durante il quale furono approvati tre importanti documenti: la dichiarazione di Johannesburg sullo sviluppo sostenibile, il piano d'azione del WSSD, le iniziative di Partenariato (562 progetti concreti di

¹ Il rapporto più sovente conosciuto come: “Rapporto Brundtland” dal nome dell'allora presidentessa WCED, Harlem Brundtland.

cooperazione e partenariato). Il WSSD ha riconosciuto, per le strategie regionali e nazionali, che lo sviluppo sostenibile non può essere realizzato in modo isolato e che gli indirizzi internazionali devono essere adattati alle circostanze locali e alle condizioni dell'ecoregione di riferimento.

Sulla scia di questi importanti eventi alla 12° Conferenza delle Parti Contraenti la Convenzione di Barcellona (Monaco, Novembre 2001), i ventuno paesi mediterranei e la Comunità Europea hanno deciso di preparare una "Strategia Mediterranea per lo Sviluppo Sostenibile" (MSSD); in quella sede, hanno richiesto alla Commissione Mediterranea sullo Sviluppo Sostenibile (MCSD) del Piano d'Azione Mediterraneo (MAP) di sviluppare una bozza della Strategia. La 2° Conferenza Ministeriale Euro-Mediterranea sull'Ambiente svoltasi ad Atene, nel Luglio 2002 ha approvato, infine, le linee Strategiche generali, che verranno definitivamente adottate, da tutte le parti contraenti, nel 2005. La Strategia Mediterranea (MSSD) è una strategia quadro, il cui scopo è quello di adattare impegni internazionali a condizioni regionali, di guidare le strategie nazionali di sviluppo sostenibile e di promuovere partnership dinamiche tra paesi con differenti livelli di sviluppo. La Comunità europea ha ratificato il protocollo di Kyoto il 29 aprile 1998 e, successivamente, con la Decisione del Consiglio 2002/358/CE del 25 aprile 2002 lo ha approvato invitando tutti gli stati membri, tra cui l'Italia, ad uniformarsi. Al fine di perseguire tutti gli obiettivi fissati dal Protocollo, l'Europa ha promulgato tutta una serie di direttive che sono state tradotte almeno in parte, in altrettante norme nazionali italiane.

Tali norme comunitarie fissano dei limiti massimi di emissione nell'atmosfera dei cosiddetti "gas serra", senza delineare una precisa linea d'azione attuativa, che viene pertanto lasciata a discrezione dei singoli stati che sono quindi liberi di adottare la strategia loro più congeniale per il raggiungimento dell'efficienza energetica. Direttive più recenti hanno visto un'inversione di tendenza, in particolare la Direttiva 2009/28/CE del Parlamento e del Consiglio europeo, dell'aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili e la Direttiva n. 2010/31/UE del maggio 2010 del Parlamento e del Consiglio europeo, sulla prestazione energetica nell'edilizia. Infine, nel 2016 la Commissione ha avviato il "Riesame dell'attuazione delle politiche ambientali", un nuovo strumento finalizzato al conseguimento della piena attuazione della legislazione ambientale dell'UE in vigore, in modo da renderla più semplice e meno onerosa.

L'Agenda 2020 e 2030

L'Agenda 2020 (detta anche Europa 2020), è stata approvata dal Consiglio europeo di Bruxelles del marzo 2010; rilanciava, per il decennio 2010-20, la crescita e la coesione economica della UE, con un programma allo stesso tempo intelligente (attraverso lo sviluppo della conoscenza e dell'innovazione), sostenibile (ovvero basato su un'economia più verde, più efficiente nella gestione delle risorse e più competitivo) e inclusivo (volto a promuovere l'occupazione e la coesione sociale e territoriale). Il tema del rilancio della crescita, al centro dell'Agenda 2020, rivestiva particolare importanza per il futuro della Unione Europea,

tenuto conto soprattutto del sostanziale, parziale fallimento della precedente strategia per il decennio 2000–2010, varata a marzo 2000 e nota come l'Agenda di Lisbona.

Attraverso tale strategia, l'Unione Europea si poneva cinque ambiziosi obiettivi, in materia di occupazione, innovazione, istruzione, integrazione sociale e clima/energia, da raggiungere entro il 2020: elevare al 75% il tasso di occupazione delle persone di età compresa tra 20 e 64 anni; investire in ricerca e sviluppo (R&S) il 3% del prodotto interno lordo; diminuire il tasso di abbandono scolastico a meno del 10% e portare al 40% il tasso dei giovani laureati; ridurre di 20 milioni il numero delle persone a rischio di povertà; contenere le emissioni di carbonio del 20% rispetto ai livelli del 1990 (o del 30% se le condizioni l'avessero permesso) e aumentare del 20% sia la quota di energie rinnovabili sia l'efficienza energetica. Gli interventi per realizzare tali obiettivi erano inseriti all'interno di sette iniziative faro: 1. dell'innovazione, a sostegno di prodotti e servizi innovativi, in particolare quelli connessi ai cambiamenti climatici, all'efficienza energetica, alla salute e all'invecchiamento della popolazione; 2. dell'efficienza dei sistemi di istruzione e la mobilità di studenti e ricercatori, allo scopo di facilitare l'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro; 3. del digitale attraverso l'Agenzia europea, che mira alla creazione di un mercato unico del digitale, caratterizzato da un quadro giuridico chiaro e da una connessione in rete ad altissima velocità, accessibile a tutta la popolazione; 4. dell'efficienza sotto il profilo delle risorse, che incoraggia la gestione sostenibile delle risorse e si impegna a ridurre le emissioni di carbonio, favorendo la competi-

tività dell'economia europea e la sua sicurezza energetica; 5. di politica industriale volta, nell'era della globalizzazione, ad aiutare le imprese del settore a superare la crisi economica, a inserirsi nel commercio mondiale e ad adottare metodi di produzione più rispettosi dell'ambiente; 6. in materia di nuove competenze e posti di lavoro, allo scopo di migliorare l'occupazione e la sostenibilità dei sistemi sociali, con l'obiettivo soprattutto di incoraggiare strategie di *flexicurity*, ma anche la parità tra donne e uomini e la creazione di posti di lavoro per i più anziani; 7. contro la povertà, piattaforma europea per rafforzare la cooperazione tra i Paesi della UE, con obiettivi quali la coesione economica, sociale e territoriale, nonché l'inclusione delle persone che vivono in povertà.

Affinché tali obiettivi si realizzino si ritenevano necessarie profonde ristrutturazioni e grandi riforme nei singoli Stati membri, da realizzarsi in funzione delle realtà specifiche dei diversi Paesi. A questo riguardo, la Commissione e il Consiglio europei avrebbero valutato i progressi annualmente realizzati da ciascuno Stato membro. Nel nuovo complesso schema di *governance* europea, che è stato varato nel 2011, veniva esplicitamente prevista questa azione di sorveglianza, che doveva facilitare il conseguimento degli obiettivi prefissati e assicurarne la compatibilità con i vincoli macroeconomici e di bilancio dei singoli Stati. In particolare, si prefigurava un confronto tra Paesi sulla base della *best practice* (migliore pratica), una sorta di valutazione tra pari (*peer review*) che potesse rinforzare la determinazione dei vari governi nazionali a individuare e mettere in atto le politiche e le riforme economiche necessarie, aiutandoli a superare

gli ostacoli politici ed economici al loro interno.

L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, sottoscritta il 25 settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri delle Nazioni Unite, è anch'essa un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità. Approvata dall'Assemblea Generale dell'ONU, è costituita da 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals, SDGs) inquadrati all'interno di un programma d'azione più vasto costituito da 169 *target* o traguardi, ad essi associati, da raggiungere in ambito ambientale, economico, sociale e istituzionale entro il 2030. Un programma che non risolve tutti i problemi ma rappresenta una buona base comune da cui partire per costruire un mondo diverso e dare a tutti la possibilità di vivere in un mondo sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico. Gli obiettivi fissati per lo sviluppo sostenibile hanno una validità globale, riguardano e coinvolgono tutti i Paesi e le componenti della società, dalle imprese private al settore pubblico, dalla società civile agli operatori della informazione e cultura. I 17 Obiettivi per lo sviluppo sostenibile (*Goals*) fanno riferimento ad un insieme di questioni importanti che prendono in considerazione in maniera equilibrata le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile — economica, sociale ed ecologica — e mirano a porre fine alla povertà, a lottare contro l'ineguaglianza, ad affrontare i cambiamenti climatici, a costruire società pacifiche che rispettino i diritti umani: 1. sconfiggere la povertà; 2. sconfiggere la fame; 3. salute e benessere; 4. istruzione di qualità; 5. parità di genere; 6. acqua pulita e servizi igienico-sanitari; 7. energia pulita e accessibile; 8. lavoro dignitoso e crescita econo-

mica; 9. imprese, innovazione e infrastrutture; 10. ridurre le disuguaglianze; 11. città e comunità sostenibili; 12. consumo e produzione responsabili; 13. lotta contro il cambiamento climatico, 14. vita sott'acqua; 15. vita sulla terra; 16. pace, giustizia e istituzioni solide; 17. partnership per gli obiettivi (1/2 – 2/2).

Viene, quindi, riaffermato che la sostenibilità non è una questione puramente ambientale. Si diffonde sempre più la consapevolezza nella società civile, nel mondo delle imprese, nel Governo nazionale, nelle Amministrazioni e nella opinione pubblica, della necessità di adottare un approccio integrato e misure concrete per affrontare un importante cambio di paradigma socio-economico, le numerose e complesse sfide ambientali e istituzionali. L'attuazione dell'Agenda 2030 richiede, infatti, un forte coinvolgimento di tutte le componenti della società, dalle imprese private al settore pubblico, dalla società civile agli operatori della informazione e cultura. Tutti i Paesi sono chiamati a impegnarsi per definire una propria strategia di sviluppo sostenibile che consenta di raggiungere gli obiettivi fissati, comunicando i risultati conseguiti all'interno di un processo coordinato dall'ONU. Come nella precedente Agenda 2020, ciascun Paese viene, infatti, valutato annualmente. In sede ONU, svolge questa attività l'Highlevel Political Forum (HLPF) che ha il compito di valutare i progressi, i risultati e le sfide di tutti i Paesi. Ogni quattro anni si svolge, inoltre, un dibattito sull'attuazione dell'Agenda 2030 in sede di Assemblea Generale dell'ONU, alla presenza di Capi di Stato e di Governo: la prima verifica di questo tipo è stata realizzata nel settembre 2019.



In questo contesto, dunque, l'Unione europea è impegnata nel recepimento e definizione dei principi dell'Agenda 2030 di sviluppo sostenibile. Le modalità di declinazione degli obiettivi a livello comunitario sono destinate a rappresentare un'indicazione importante per i Paesi Membri nella definizione finale dei rispettivi obiettivi strategici. La Commissione europea, durante il discorso di apertura della seduta plenaria del Parlamento europeo presieduta da Ursula von

FIGURA 2. Spagna, il porto di Valencia dove viene testato il progetto NEMO (Noise and Emissions Monitoring and Radical Mitigation).

der Leyen (luglio 2019), ha presentato un ricco programma d'azione da realizzare per i prossimi cinque anni, in cui emerge chiaramente la volontà dell'Unione di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile, anche in relazione all'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, e prepara il terreno per una strategia globale dell'UE