

Anna Reggiardo, Marco Libbi

# Porti sostenibili, linee di tensione e spazi di dialogo con la società civile. Il caso dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

## 1. Introduzione

Questo lavoro nasce a partire dalla partecipazione degli autori al progetto “Dialoghi in Porto” (da qui in avanti DiP), realizzato dalla collaborazione fra il Dipartimento di Scienze Politiche dell’Università di Genova e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (da qui in avanti AdSP). Si tratta di un’attività legata alla terza missione del Dipartimento: un percorso di *public engagement* e attivazione della cittadinanza relativamente alla relazione città-porto e in particolare alla rilocalizzazione di alcuni depositi chimici in area portuale. DiP si è strutturato in incontri dialogici con i cittadini, i municipi, le associazioni e i comitati territoriali sulla scelta ritenuta preferibile e sulle modalità di realizzazione della stessa.

L’intenzione in questa sede è analizzare la relazione fra porti e società civile, che si inserisce oggi in un contesto in mutamento, relativamente al tema della sostenibilità. Le comunità locali possono essere importanti nel democratizzare la governance ambientale (Stevenson e Dryzek 2014) anche perché hanno la capacità di utilizzare la propria conoscenza come repertorio d’azione capace di incidere su di essa (Parks 2021). Il rapporto fra una città e il suo porto è dunque complesso. La convivenza fra la realtà portuale e la cittadinanza, infatti, comporta non solo esternalità positive quali lavoro, traffici turistici e merceologici, ma anche negative in termini ambientali, paesaggistici e sociali. Ciò può creare tensioni in stile NIMBY (*Not In My*

*BackYard*) o LULUs (*Locally Unwanted Land Use*)<sup>1</sup> (si consideri ad esempio il caso Grandi Navi Veloci: Imperatore 2020; Della Porta et al. 2019; o l'espansione del porto di Valencia: Saz-Salazar e García-Menéndez 2016). I porti, inoltre, sono un contesto conflittuale anche perché spazi di confine e mobilità: negli anni recenti è risultato evidente come siano legati a doppio filo con questioni umanitarie, ad esempio quella migratoria o quella del traffico delle armi.

Nell'articolo ci si propone di definire le strategie di sostenibilità adottate dai porti europei, nel quadro del *Green Deal* Europeo<sup>2</sup> e il loro rapporto con la società civile locale. Nel secondo paragrafo viene definito il caso studio scelto: l'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale e i suoi rapporti con la cittadinanza genovese. Nel terzo paragrafo vengono tracciati alcuni elementi sulla trasformazione dei porti italiani e la sostenibilità dei porti europei, con attenzione alla redazione del Documento di Pianificazione Energetica Ambientale del Porto di Genova. Nel quarto paragrafo, dopo aver definito la relazione fra società civile e porti, si presenta una mappatura della società civile attiva, in termini di conflitto o dialogo, per il caso di Genova sui temi della sostenibilità, definita sulla base delle associazioni e gruppi che si sono attivati nel dialogo con l'Autorità Portuale durante i processi partecipativi, integrate con altri soggetti storicamente attivi su temi legati al porto. Nell'ultimo paragrafo si evidenziano i principali temi emergenti, e come la società civile adotti un approccio olistico al tema della sostenibilità, che tiene assieme tematiche strettamente ambientali con altre relative ai diritti umani, mentre le *policy* europee ed italiane si fondano maggiormente su una separazione tra ambiente e cultura, circoscrivendo le politiche ambientali e climatiche in un'arena più tecnica e ristretta.

## **2. Il caso studio: AdSP del Mar Ligure Occidentale e la città di Genova**

Il caso scelto per approfondire le linee di tensione e dialogo sul tema della sostenibilità fra Autorità di sistema portuale e società civile è il sistema dei Porti di Genova, Pra', Savona e Vado (l'AdSP del Mar Ligure Occidentale) con particolare attenzione alla relazione fra la città di Genova e il suo porto.

Genova è caratterizzata da una storica polarizzazione fra Levante e Ponente cittadino (Cavalli 1965; Poli & Tringali 2019), la cui acutezza è stata recentemente resa evidente dal crollo del Ponte Morandi, situato nel Ponente cittadino, che ha reso ancora più complessa l'accessibilità alle aree di Ponente per il periodo necessario alla ricostruzione del ponte (ultimata il 2 agosto 2020 a due anni dal crollo).

La separatezza fra Genova e il suo porto ha origine, secondo Poleggi (1971), a partire dal Cinquecento, momento nel quale inizia la costruzione delle mura lungo l'arco portuale, e il fatto che si facesse sempre più netta «nell'economia genovese la separazione fra l'attività capitalistica-commerciale e la diretta implicazione nelle arti della navigazione» (*ivi*, p. 44). La situazione permane fino a metà Ottocento, momento nel quale il porto è collegato alla città solo da vie strettissime che permettono solo il passaggio dei facchini (e non dei carri). Sono le trasformazioni legate alla rivoluzione industriale che incentivano la costruzione di nuove vie più ampie di collegamento al porto per poter trasportare le nuove merci da movimentare: non più solo vino o altri alimenti in modeste quantità per le osterie, ma materie prime e carbone per le industrie che richiedevano il trasporto di quantità maggiori di merce e dunque mezzi a trazione animale o meccanica (Caprini 2021).

Le prime industrie si sono insediate prevalentemente nel ponente cittadino, le cui esternalità negative gravavano (e gravano) prevalentemente nel lato Ovest della città; queste aree, infatti, lamentano ancora oggi una storica “servitù” legata al fatto che Genova, tramite il suo porto, sia stata teatro della prima rivoluzione industriale. Dal 1840 fino alla Prima guerra mondiale Genova rimane al centro dell'industria carbonifera, e successivamente, di quella petrolifera (Doria 2011, Potito 2020), fatto che lo rese il più importante scalo italiano per la quantità di merci e persone che vi transitavano.<sup>3</sup>

Oggi l'AdSP del Mar Ligure Occidentale si confronta con elementi di profonda trasformazione che riguardano tutte le amministrazioni europee. Innanzitutto, l'affermarsi di modelli di *New Public Management* a partire dagli anni Ottanta del Novecento ha incentivato l'efficientamento e la competitività dei Porti. Oggi le amministrazioni portuali sono spinte a livello europeo a introdurre pratiche di *governance* aperta e sostenibile, per la costruzione dei cosiddetti *green ports*.

L'analisi si colloca in un arco temporale che si focalizza in particolare negli ultimi 5 anni (2016-2021), caratterizzati dalla rilevanza di alcuni eventi:

1) la riforma della *governance* portuale del 2016 delle AdSP, sia dal punto di vista del rafforzamento della *managerializzazione* dei porti e sia dell'attenzione alla sostenibilità, che viene approfondita nei prossimi paragrafi;

2) l'impatto del crollo del Ponte Morandi (2018) e degli investimenti del Programma Straordinario implementato in seguito all'incidente per la città di Genova. Il Programma Straordinario di Investimenti urgenti per la ripresa

e lo sviluppo del Porto di Genova è stato predisposto da AdSP e approvato con decreto n. 2 del 15 gennaio 2019 dal Commissario Straordinario per la ricostruzione Marco Bucci, sindaco della città. Il programma è finanziato dalle risorse stanziare dalla cosiddetta “manovra Genova” (Leggi 130, 136, 145 del 2018), oltre a quelle già a bilancio dell’Autorità e di altri soggetti pubblici e privati. In particolare, la legge di bilancio 2019 ha previsto un finanziamento di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020, 2021 e 2022, per la realizzazione di piani di sviluppo portuali, il rafforzamento dell’intermodalità e il miglioramento dell’integrazione città-porto, il completamento di opere in corso e l’attuazione di accordi di programma e piani di recupero di beni demaniali dismessi. Il programma beneficia per un periodo di 3 anni delle deroghe previste per la ricostruzione del Ponte Morandi: possibilità di ricorrere a procedure semplificate, procedere con appalti integrati, sulla base anche solo di progettazione di fattibilità tecnico economica e riduzione dei tempi autorizzativi.

3) l’avvio nel corso del 2021 di un dialogo fra porto e città a partire dal Dibattito Pubblico indetto per la costruzione della nuova diga foranea ed il processo “Dialoghi in Porto” relativo all’interlocuzione con i cittadini in merito alla dislocazione di depositi chimici, stabilimenti a Rischio Incidente Rilevante (RIR), da aree cittadini ad aree portuali.

A partire dal caso studio l’obiettivo è indagare le linee di tensione e di dialogo fra AdSP del Mar Ligure Occidentale e società civile genovese alla luce del tema della sostenibilità in particolare, le domande di ricerca sono: quali sono le strategie di sostenibilità ambientale (e sociale) adottate dai porti europei? qual è il rapporto fra Autorità di Sistema Portuali e società civile locale?

### **3. I porti**

#### **3.1 La trasformazione dei porti italiani**

Natalini e Scognamiglio (2020) evidenziano in particolare quattro fattori che a partire dagli anni Novanta di questo secolo hanno incentivato la trasformazione dei porti italiani: (i) il passaggio dalla prima alla seconda Repubblica, (ii) l’incremento del traffico marittimo, (iii) la crisi finanziaria e le relative misure di contenimento della spesa, (iv) l’espansione del diritto europeo in materia di porti, per quanto riguarda i temi della concorrenza e degli aiuti di Stato. In particolare, l’adozione in Europa della *rete transeuropea dei trasporti* (TEN-T) e del *Piano Strategico nazionale della*

*portualità e della logistica* (PSNPL) hanno incentivato la riforma del sistema portuale italiano, avvenuta tramite il d.lgs. 169/2016.

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, approvato dal Consiglio dei Ministri nel luglio 2015, ha quale obiettivo il miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci e la riforma della *governance* portuale. La riforma del 2016, che ha definito il passaggio da singole autorità portuali (che erano 24) a Autorità di sistema portuale (riorganizzate in 15) ha quale obiettivo la riorganizzazione della *governance* portuale, sia in termini di efficienza e competitività, sia in termini di maggior attenzione agli obiettivi ambientali e sociali europei (Alvino et al. 2020; Carpenter & Lozano 2020).

Questa trasformazione dei sistemi portuali avviene in un contesto di grande attenzione della società civile ai temi ambientali e al cambiamento climatico (Bernauer e Betzold 2012; Dunlap e Brulle 2015). Nonostante ciò, ad oggi, la maggior attenzione alla sostenibilità sulla carta non appare avere riscontri percepibili (Natalini e Scognamiglio 2020).

Nel prossimo paragrafo ci si propone di approfondire le misure adottate nei porti europei per migliorare la loro sostenibilità e la vivibilità dei centri urbani di cui sono parte o sono loro prossimi.

### **3.2 Sostenibilità e porti**

L'UE negli ultimi anni ha definito una serie di strategie orientate alla sostenibilità ambientale, in linea con i principi dell'Agenda 2030 e i *Sustainable Development Goals* come definiti dall'ONU. Il *Green Deal* europeo ha quale obiettivo "la revisione della legislazione in materia di clima ed energia per allinearla al nuovo obiettivo proposto di ridurre le emissioni di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990".<sup>4</sup> Il *Green Deal* prevede misure in materia di trasporti intelligenti e sostenibili, tra cui una revisione del regolamento sulla rete transeuropea dei trasporti e della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti. In questo quadro si inseriscono i porti perché viene evidenziata la necessità per il sistema marittimo di passare a carburanti sostenibili – che si intende realizzare con il *FuelEU Maritime Proposal*.

I porti europei da sempre sono considerati essenziali per l'implementazione di strategie di tutela ambientale, si può fare riferimento, ad esempio, al parere del Comitato economico e sociale europeo sulla politica portuale comunitaria (2007/C 168/12):<sup>5</sup>

I porti sono spesso ubicati in prossimità di aree di notevole importanza e significato per la conservazione della natura. Conciliare valori ecologici ed economici si è rivelato essere per molti porti un difficile esercizio di apprendimento, che spesso è sfociato in situazioni conflittuali. I porti marittimi europei hanno tuttavia compiuto notevoli progressi per raggiungere elevati standard di qualità ambientale e migliorare la gestione ambientale, e nel corso degli anni sono riusciti a sviluppare accordi costruttivi con ONG e *stakeholder* locali che hanno portato a soluzioni vincenti sia per l'ambiente naturale che per i porti.

La Segretaria dell'ESPO (*European Sea Ports Organisation*), Isabelle Ryckbost, ha evidenziato che i porti sono un partner strategico per raggiungere gli obiettivi europei su clima e ambiente, sottolineando la loro capacità di combinare sostenibilità e crescita economica.<sup>6</sup>

Fra i diversi obiettivi citati dalla Segretaria ci sono la decarbonizzazione, ossia la riduzione di emissioni CO<sub>2</sub>, e la riduzione dell'inquinamento dell'aria, fondamentali dal momento che il 90% dei porti europei sono urbani o vicini ad aree urbane. La IMO – organizzazione marittima internazionale, agenzia ONU specializzata nella sicurezza e protezione delle spedizioni e la prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico delle navi – ha peraltro imposto l'obbligo di ridurre gli ossidi di zolfo dell'85% per tutte le navi per il trasporto marittimo a partire dal 1° gennaio 2020. Il regolamento ha applicazione in tutto il mondo e in tutti i settori in cui sono utilizzati combustibili in mare aperto. L'obiettivo è di produrre effetti sui vettori marittimi, sulle raffinerie e sui mercati globali del petrolio. Nelle zone di controllo ambientale (zone ECA) permane inoltre un regolamento più rigoroso, che limita il contenuto di zolfo allo 0.1%. La riduzione delle emissioni di zolfo non è di rapida implementazione: può essere raggiunta utilizzando vecchi o nuovi tipi di carburante o applicando degli *scrubber* (o sistemi di trattamento dei gas di scarico) che possano ridurre le emissioni. La seconda soluzione richiede un adeguamento della nave che, considerati i costi, non sarà applicato alle navi ormai di vecchia generazione. La prima soluzione comporta l'implementazione di una nuova infrastruttura per la distribuzione dei nuovi carburanti che richiede tempi e costi di lungo periodo.

In questo quadro il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) orienta il 40% delle sue risorse sulla missione 2 “rivoluzione verde e transizione ecologica”, la quale coinvolge anche il sistema portuale italiano:

saranno finanziati interventi per lo sviluppo del sistema portuale per il miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti

italiani, con una particolare attenzione alla riduzione delle emissioni inquinanti (PNRR, p. 156).

L'impegno rispetto ai temi ambientali, della vivibilità e dello sviluppo economico nei porti italiani era già stato nello specifico introdotto dalla riforma del 2016, la quale prevede che le AdSP si impegnino nella redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP).<sup>7</sup>

Sulla base del DEASP è previsto un sistema di monitoraggio delle azioni e dei risultati relativamente alle *performance* energetico-ambientali, la cosiddetta *Carbon footprint*. L'obiettivo è individuare misure e interventi per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e migliorare la sostenibilità energetica.

L'AdSP del Mar Ligure Occidentale ha approvato il proprio DEASP con Decreto n. 7 del 9 gennaio 2020.<sup>8</sup> Nel DEASP l'AdSP definisce le sue linee strategiche «volte a realizzare un Porto del Futuro di matrice Green: sostenibile, resiliente e a basse emissioni che declina i propri obiettivi di competitività e di crescita dei traffici secondo un paradigma di responsabilità sociale e di miglioramento della qualità della vita sia dell'area portuale che della comunità urbana in cui si inserisce».

Vi sono diversi interventi programmati quali utilizzare vettori energetici alternativi (*cold ironing* e GNL<sup>9</sup>), l'efficientamento energetico di edifici, mezzi, impianti e processi, e incrementare lo sfruttamento delle fonti rinnovabili di energia e promuovere il ricorso alle tecnologie digitali.

L'AdSP peraltro esprime l'intenzione di sostenere questo programma con la partecipazione di tutti i portatori d'interessi: operatori portuali, istituzioni, cittadini, centri di ricerca ed imprese; dal 2021, inoltre, è impegnata nella redazione del primo bilancio di sostenibilità.

#### **4. Società civile e porti**

Le tensioni fra società civile e porti negli ultimi anni spesso rilevano per ciò che concerne la salute umana e la sostenibilità ambientale. La società civile può contribuire alla definizione di un'agenda che promuova la sostenibilità ambientale dei porti sia fuori dalle sedi istituzionali con tradizionali e nuovi repertori di conflitto, sia accedendo alle modalità che le AdSP possono predisporre per il coinvolgimento della cittadinanza nelle decisioni strategiche.

La trasformazione delle modalità di attivazione e partecipazione dei cittadini, che ha visto la ridefinizione del rapporto fra istituzione e cittadino

ha infatti riguardato anche le AdSP. Ne sono un esempio il “dibattito in porto” del porto di Livorno, o appunto il Dibattito Pubblico sulla costruzione della nuova diga foranea e il percorso dialogico “Dialoghi in Porto” attivati dall’AdSP del Mar Ligure Occidentale.<sup>10</sup> Questi processi non sono diffusamente analizzati in questa sede, si intende solo evidenziare come questo avvio di dialogo fra AdSP e società civile genovese abbia permesso di definire una mappatura degli attori della società civile e dei temi dei quali si sono fatti portavoce nell’arco degli ultimi anni.

Spesso la tensione relativa ai temi ambientali fra porti e società civile si esprime in termini apertamente conflittuali, si consideri ad esempio il caso Grandi Navi Veloci (Imperatore 2020; Della Porta et al. 2019) o l’espansione del porto di Valencia (Saz-Salazar e García-Menéndez 2016). Della Porta e Piazza (2016) evidenziano che le proteste legate all’uso del territorio (LULUs) vedono attivarsi coalizioni eterogenee di attori: dai comitati locali residenti sul territorio, alle associazioni ambientaliste, singoli esperti e collettivi o centri sociali. Queste coalizioni si confrontano poi con le istituzioni locali per poter raggiungere l’obiettivo desiderato mettendo in gioco le proprie risorse e strategie (Imperatore 2020).

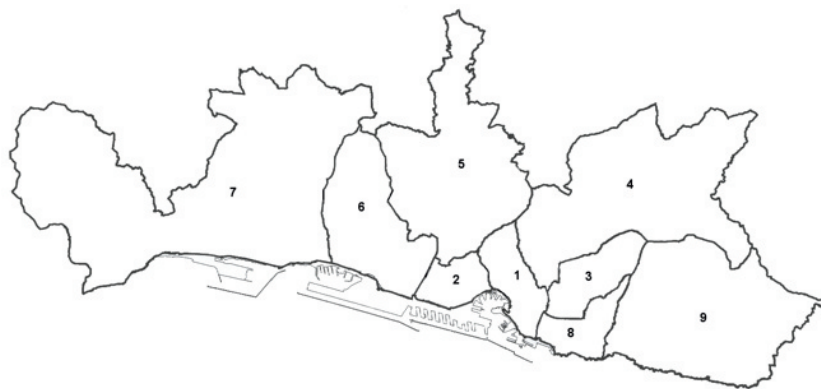
Si può evidenziare inoltre che negli ultimi anni il movimento ambientalista si è riproposto in chiave globale a partire dalla nascita dei “*Fridays for Future*” nel 2018; ciò ha avuto quale conseguenza, in Italia, lo spostamento dell’attenzione su temi ambientali non solo a dimensione locale (Zamponi 2021).

I porti non sono solo spazio di conflitto su questioni ambientali di interesse territoriale locale, che riproducono la separatezza “natura/cultura”, al contrario diventano arena di discussione di temi a più ampio respiro, che conciliano le tematiche ambientali e climatiche con la tutela dei diritti sociali, economici e culturali espressi da diversi soggetti della società civile. L’analisi sui porti come centri economici rilevanti mette in luce la relazione fra porto, lavoro e sicurezza, per esempio osservabile dall’attivazione di sindacati e compagnie di lavoratori portuali. Questi ultimi per altro si attivano anche su temi di rilevanza internazionale portati avanti anche dall’universo delle Organizzazioni Non Governative (ONG); in particolare facciamo riferimento alle campagne contro il trasporto delle armi nei porti<sup>11</sup> o l’attenzione al tema dei salvataggi in mare.<sup>12</sup> Il porto è infatti, oltre a centro economico, luogo di accesso e mobilità di persone e cose: su questo tema gli operatori portuali e le associazioni della società civile (dalle associazioni cattoliche a quelle dei lavoratori portuali, dalle grandi ONG ai collettivi studenteschi) si attivano su temi che propongono la libera circolazione delle persone (*people before borders* – le persone prima dei confini), condannano la criminalizzazione della solidarietà (*solidarity is not a crime* – la solidarietà non è reato).



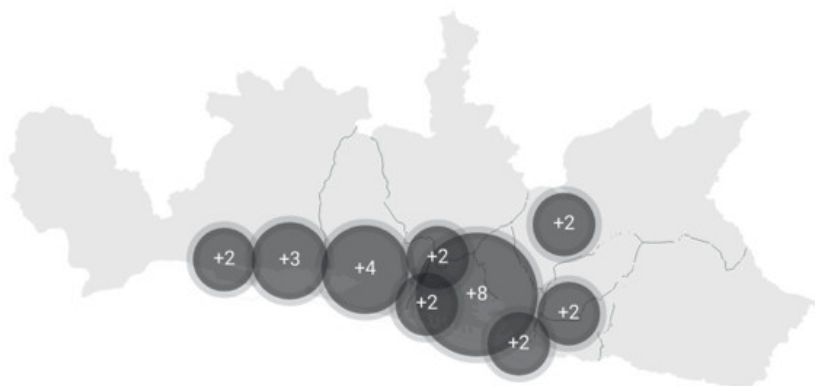
#### 4.1 Il Porto di Genova e Società Civile: una Mappatura dei Temi e delle Tensioni

Nella figura 1 sono rappresentati i municipi del comune di Genova, così suddivisi: 1 – Centro Est, 2 – Centro Ovest, 3 – Bassa Val Bisagno, 4 – Media Val Bisagno, 5 – Valpolcevera, 6 – Medio Ponente, 7 – Ponente, 8 – Medio Levante, 9 – Levante.



**Figura 1.** Municipi del Comune di Genova.  
(Fonte: Sito istituzionale del Comune di Genova).

Nella figura 2 è rappresentata la distribuzione delle associazioni e dei comitati nel porto di Genova fra i vari municipi.



**Figura 2.** Mappatura associazioni e comitati attivi su tematiche relative all'AdSP del Mar Ligure Occidentale. (Fonte: elaborazione degli autori).

Si può notare che i comitati sono collocati prevalentemente nel centro cittadino e nel ponente genovese, con una pressoché assenza a levante; infatti, “Genova For Yachting” e “Comitato Porto Aperto” che sono si collocano nel bordo est della nostra mappatura si trovano ancora nel municipio 1 (Centro Est). Ciò rispecchia anche la distribuzione delle funzioni principali del porto di Genova, che sono collocate in prossimità del centro cittadino e dei municipi collocati a ponente. Alcuni dei comitati o delle associazioni qui indicate sono nate in occasione del Dibattito Pubblico sulla diga foranea, e si pongono obiettivi di visione strategica della città più ampi, a differenza dei comitati territoriali maggiormente focalizzati su temi legati alla convivenza del quartiere con il porto. La conflittualità è più elevata nelle aree dove il porto ancora non è intervenuto su problematiche persistenti negli anni: una differenza, ad esempio, sono gli interventi di mitigazione dei rumori portuali nell’area di Prà (municipio 7), con anche l’attivazione del tavolo tecnico “Pra’lmarium”, in confronto all’assenza di interventi per l’area di Sampierdarena (municipio 2) e Cornigliano (municipio 6), dove c’è una forte e storica conflittualità dei comitati locali.

Oltre ai comitati e associazioni locali (27) dei quali si è realizzata la mappatura, è necessario segnalare l’attivazione di altre associazioni e gruppi della società civile relativamente ai temi portuali. Vi è un vasto numero di associazioni di categoria (18), alcuni partiti (4) e altre associazioni, ONG, fondazioni con attività a spettro nazionale o internazionale.<sup>13</sup>

Per quanto riguarda i temi sui quali i differenti attori si sono attivati, possono essere riassunti come indicato nella tabella 1.

Il tema della sicurezza è particolarmente sentito tanto dai comitati territoriali quanto dai lavoratori portuali, del resto nel territorio ligure sono presenti 29 siti RIR di cui 12 nella città di Genova, in prevalenza collocati nel demanio del porto.<sup>14</sup> I comitati tendono a portare le proprie istanze in stile NIMBY, per cui i vari territori si vedono contrapposti gli uni agli altri, egualmente i lavoratori aderiscono in maniera non sistematica alle manifestazioni territoriali.

Per quanto riguarda i lavoratori portuali si può evidenziare incidentalmente che la relazione con l’autorità portuale è peraltro molto cambiata in seguito all’abrogazione della cosiddetta “riserva delle operazioni portuali” (ex 111 cod. nav.) in base alla quale le imprese concessionarie delle operazioni portuali erano obbligate ad avvalersi esclusivamente di maestranze costituite in compagnie portuali per l’esecuzione delle operazioni portuali. Nel porto di Genova è evidente la tensione fra la Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Batini (CULMV) nei confronti dei terminalisti e dell’AdSP.

ATTORI	TEMI E LINEE DI TENSIONE
<i>Comitati locali e associazioni territoriali</i>	Ambiente e sicurezza: istanze di riduzione del rumore, inquinamento aria, CO2, sostanze pericolose. Richiesta di maggiore tutela della salute e del patrimonio storico/artistico. Disagio e tensione per il percepito stato di abbandono e per la condizione di servitù del ponente cittadino. Le aree di levante, non direttamente coinvolte dalle esternalità negative portuali, sono maggiormente aperte a una visione strategica della relazione porto-città.
<i>Associazioni di categoria</i>	Impatto economico e sviluppo del porto. Maggiore competitività in EU costringe a ricercare una visione strategica per la città e il porto.
<i>Lavoratori e sindacati portuali</i>	Sicurezza e mantenimento della qualità del lavoro, conflittualità con AdSP e terminalisti, contrarietà al traffico di armi in porto.
<i>Altre associazioni, ONG, fondazioni</i>	Solidarietà alle popolazioni migranti, contrarietà al traffico di armi in porto, tutela dell'ambiente e infrastrutture sostenibili.
<i>Partiti</i>	Marginali nel Dibattito pubblico sulla diga foranea e nel percorso "dialoghinporto"; emergono maggiormente singole figure di <i>leader</i> territoriali e la figura del sindaco.

**Tabella 1.** Attori, temi e linee di tensione della società civile portuale di Genova.

Se il tema della sicurezza viene discusso e portato avanti da specifiche porzioni di territorio od attori circoscritti, il tema della sostenibilità ambientale è trasversale per tutti gli attori coinvolti nel dialogo porto-città. Numerose associazioni ambientaliste gravitano attorno all'eco-istituto di Reggio Emilia e Genova. L'eco-istituto in occasione del summit G20 del 2021 sulle infrastrutture tenutosi a Genova ha proposto alcuni eventi con l'obiettivo di proporre modelli alternativi di sviluppo. In questo ambito le loro attività si sono legate al comitato Rinascimento Genova e ad altre associazioni non ambientaliste, in particolare al comitato nato in occasione della ricorrenza del ventennale dal G8 di Genova del 2001.

In ultimo si può evidenziare un'attivazione su temi non legati strettamente alla sicurezza o l'ambiente, la nascita dell'osservatorio *Weapon Watch*, che monitora e contrasta il transito di armamenti nei porti europei e mediterranei destinato ai paesi in guerra. L'osservatorio insieme al Collettivo Autonomo dei Lavoratori Portuali (CALP) e alle ONG territoriali (*Amnesty International*) promuove manifestazioni e iniziative di contrasto al traffico delle armi nei porti. Il tema è trasversale ai porti europei, ad esempio ad Amburgo i cittadini hanno promosso un referendum per vietare

l'attracco delle navi a chi trasporta armi. L'attenzione al traffico delle armi è nata a partire dal caso della nave saudita "Bahri Yanbu" che trasporta armi destinate al conflitto in Yemen, nel corso del 2019 e del 2020 si è attivata una rete transfrontaliera di mobilitazione e protesta in molti porti europei dove era previsto il passaggio della nave: Bremerhaven (Germania), Anversa (Belgio), Tilbury Docks (Regno Unito), Cherbourg (Francia) e Genova.

## **5. Società civile e porto**

In conclusione, rispondendo alla prima domanda, relativa alle strategie di sostenibilità ambientale (e sociale) adottate dai porti europei, e italiani in particolare, si è visto che le misure sono prevalentemente orientate alla decarbonizzazione, all'introduzione di carburanti a basso impatto o alla conversione di vecchie navi con nuove tecnologie. Nonostante questo, molte misure per ora rimangono sulla carta e l'orientamento è prevalentemente legato alla valorizzazione turistica di alcune aree della città a scapito di altre.

Relativamente alla seconda domanda sul rapporto fra AdSP e società civile locale, l'AdSP del mar Ligure occidentale mostra di adottare i primi passi in direzione del nuovo modello di *governance*, sia in termini di *managerializzazione*, sia in termini di apertura al dialogo. Si riscontra un'apertura al confronto più ampio con i diversi portatori d'interessi, però l'interazione con i cittadini, anche per via della realizzazione in digitale dei processi partecipativi a causa della pandemia in corso, si traduce prevalentemente in uno strumento di legittimazione dove raramente la voce dei cittadini ha un alto impatto, un rischio per altro spesso riscontrato nei processi partecipativi (Moini 2011).

Dalla mappatura emerge da parte delle associazioni locali – e non solo – una richiesta di una AdSP più sostenibile in chiave olistica, mentre la riformata *governance* portuale si inserisce nel discorso dominante che non separa la crescita economica dalla sostenibilità ambientale, gli stessi presupposti che hanno provocato la crisi ambientale e climatica attuale (Natarajan e Khoday 2014). La sostenibilità, viene intesa dalla società civile nel senso più ampio possibile, riguarda non solo i temi strettamente "verdi", quali la riduzione dell'impronta ecologica (la *carbon footprint*) e la definizione di infrastrutture più sostenibili, ma prende in considerazione l'impatto sulla salute e sulla vivibilità delle popolazioni che vivono a ridosso dei porti, e, non ultimo, considera il ruolo dei porti nelle grandi sfide globali quali quella migratoria e il commercio di armi.

Il porto tradizionalmente rappresenta uno spazio di condivisione e conflitto fra dimensione locale e globale, che riguarda sia la società civile portuale sia gli operatori economici. Il rafforzamento nel porto di Genova di nuovi operatori economici multinazionali cambia i rapporti di forza tra i vecchi terminalisti e AdSP, e richiede sempre più da parte di quest'ultima una maggiore capacità strategica nella *governance*.

A livello di società civile, Genova si (ri)propone come spazio di attivazione e partecipazione sui temi di sostenibilità ambientale e sociale, dove la società civile tenta una sintesi tra ruolo dei territori locali e istanze di livello internazionale – ne sono un esempio proprio l'incontro fra il comitato del ventennale del G8 e l'Eco-istituto. Per future ricerche sarà importante approfondire se questi rapporti locale/globale siano in grado di creare voci collettive sui temi della sostenibilità ambientale e sociale – mettendo assieme le voci dei comitati locali e quelle delle grandi ONG – e in quali termini istanze de-territorializzate portino a una depoliticizzazione delle tematiche ambientali.

In conclusione, se gli orientamenti europei propongono una narrativa apparentemente neutra e depoliticizzata del concetto di sostenibilità ambientale e sociale, a seconda dei contesti, diversi attori ne veicolano un significato che ha una valenza ideologica specifica.

## NOTE

<sup>1</sup> Il fenomeno NIMBY (*Not in My BackYard*, cioè “non nel mio giardino”) etichetta - come sindrome, se inteso in senso negativo – la reazione delle persone e associazioni che reagiscono all'annuncio della costruzione di un'opera nel loro territorio chiedendo “perchè proprio qui?” (Bobbio e Zeppetella 1999). Similmente il termine LULUs (*Locally Unwanted Land Use*, cioè “utilizzo indesiderato della terra”) indica un'opposizione sociale alla localizzazione di un'opera.

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_it](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_it).

<sup>3</sup> Il traffico portuale genovese nel 1901-1903 copriva il 30% del totale dei porti italiani (Potito 2020). Oggi rimane il principale porto italiano (fra merci e container), [https://www.shippingitaly.it/wp-content/uploads/2021/04/SHIPPING-ITALY-I-neri-dei-porti-italiani-2021\\_compressed-1.pdf](https://www.shippingitaly.it/wp-content/uploads/2021/04/SHIPPING-ITALY-I-neri-dei-porti-italiani-2021_compressed-1.pdf).

<sup>4</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:91ce5c0f-12b6-11eb-9a54-01aa75ed71a1.0021.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:91ce5c0f-12b6-11eb-9a54-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_1&format=PDF).

<sup>5</sup> <https://www.isprambiente.gov.it/files/temi/parere-del-comitato-economico-e-sociale-europeo-sulla-politica-portuale-comunitaria-2007-c-168-12>.

<sup>6</sup> <https://www.greenport.com/news101/opinion/ports-drive-green-policies-in-europe>.

<sup>7</sup> Linee Guida adottate dal MATTM, di concerto con il MIT (Decreto n. 408 del 17 dicembre 2018).

<sup>8</sup>

[https://www.portsofgenoa.com/components/com\\_publiccompetitions/includes/download.php?id=1236:decreto-7-gennaio-20.pdf](https://www.portsofgenoa.com/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=1236:decreto-7-gennaio-20.pdf)

<sup>9</sup> Il *cold ironing* è un sistema complesso per l'elettrificazione delle infrastrutture del porto e delle navi che garantisce il trasferimento dell'energia elettrica dal porto alla nave, fatto che permette di ridurre l'inquinamento acustico e dell'aria delle navi in porto. Il GNL è gas naturale liquefatto, sottoposto a trattamenti, utilizzato come carburante nelle grandi navi. Ha impatti minori sull'ambiente rispetto ad altri carburanti (kerosene o olio combustibile).

<sup>10</sup> <https://www.dibattitoinporto.it/>; <https://dpdigaforanea.it/il-progetto/>; <https://www.dialoghinporto.it/>.

<sup>11</sup> Relativamente al traffico delle armi, sia nel porto di Genova sia in altri porti italiani ed europei, i lavoratori portuali e altri attivisti si sono attivati per bloccare lo scalo di navi di proprietà dell'Arabia Saudita impegnate nel traffico di armi: <https://www.hellenicshippingnews.com/saudi-arms-ship-faces-growing-opposition-in-european-ports/>.

<sup>12</sup> I porti italiani, insieme ad altri nel mediterraneo, sono stati al centro del dibattito della cosiddetta questione migratoria, che ha spesso visto retoriche umanitarie contrapposte a retoriche securitarie.

<sup>13</sup> Associazioni di categoria: Associazione Società Nazionale Operatori della Prevenzione (SNOP), Associazione italiana per il patrimonio archeologico industriale, Associazione Confindustria Genova, UILTEC Liguria, Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali (CALP), Femca Cisl, Filctem Cgil, Associazione Federazione Stella Maris, CULMV, Altroconsumo, Associazione Agenti e Mediatori Marittimi, Confcommercio, USB Porto di Genova, ENAC, Assarmatori, Confesercenti Provincia di Genova, Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Genova, Istituto Nazionale di Urbanistica Sezione Genova. Partiti: Altra Liguria, Europa Verde Liguria, Più Europa Genova, Associazione Linea Condivisa. Altre associazioni nazionali/internazionali: Music for Peace, Circolo Legambiente Nuova Ecologia, Attac Genova, Medici per l'ambiente Liguria, Fondazione Acquario di Genova ONLUS, ACLI Genova.

<sup>14</sup> <https://www.mite.gov.it/pagina/inventario-nazionale-degli-stabilimenti-rischio-di-incidente-rilevante-0>.

## **BIBLIOGRAFIA**

ADSP del Mar Ligure Occidentale, *Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale*, 2020. [https://www.portsofgenoa.com/components/com\\_publiccompetitions/includes/download.php?id=1235:deasp-2020.pdf](https://www.portsofgenoa.com/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=1235:deasp-2020.pdf).

Ivino, F., Di Vaio, A., Palladino, R., “Port governance” e “non financial reporting” nella prospettiva degli SDGs: evidenze dal contesto italiano, in Natalini A., Scognamiglio S., *Porti. Storia, economia, amministrazione del sistema portuale italiano*, il Mulino, Bologna, 2020 pp. 271-290.

Bernauer, T., Betzold, C., *Civil Society in Global Environmental Governance*, in «The Journal of Environment & Development», vol. 21, fasc. 1, 2012, pp. 62-66.

Caligari, M., *Dall’uncino ai container. I lavoratori portuali di Genova in una prospettiva globale*, Franco Angeli, Milano, 2021.

Bobbio, L., Zeppetella, A., *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali*, Franco Angeli, Milano, 1999.

Carpenter, A., Lozano, R., *European Port Cities in Transition. Moving Toward More Sustainable Sea Transport Hubs*, Springer, 2020.

Cavalli, L., *La città divisa: sociologia del consenso e del conflitto in ambiente urbano*, Giuffrè, 1965.

Caprini, M., *Il porto di Genova e la Compagnia Unica “Paride Batini”. Dai Caravana alla Nuova Via della Seta*, Pantarei, Milano, 2021.

Della Porta, D., Piazza, G., Sorci, G., *LULUs Movements in Multilevel Struggles: A Comparison of Four Movements in Italy*, in «Rivista Italiana di Politiche Pubbliche», 2019, vol. 3, pp. 477-513.

Della Porta, D., Piazza, G., *Il cambiamento di scala del Movimento No MUOS: Oltre la protesta contro l’inquinamento elettromagnetico*, in «Strumenti- Res.», 2016, Anno VIII, n. 2, pp. 1-28.

Dunlap, R. E., Brulle, R. J., *Climate Change and Society: Sociological Perspectives*, Oxford Scholarship Online, 2015.

Doria, M., *Il porto di Genova in Età contemporanea. Traffici, strutture, interdipendenze economiche*, in AA.VV. (a cura di), *I porti della penisola italiana*, Pacini, Pisa, 2011, pp. 91-104.

The European Sea Ports Organization (ESPO), *Trends in EU ports governance*, 2016.  
[https://www.espo.be/media/espopublications/Trends\\_in\\_EU\\_ports\\_governance\\_2016\\_FINAL\\_VERSION.pdf](https://www.espo.be/media/espopublications/Trends_in_EU_ports_governance_2016_FINAL_VERSION.pdf).

Imperatore, P., *Territori e protesta: la relazione tra opportunità politiche e mobilitazione nei casi No Tap e No Grandi Navi Veloci*, in «Polis», 2020, vol.3, pp. 621-644.

Natalini, A., Scognamiglio, S., *Porti. Storia, economia, amministrazione del sistema portuale italiano*, il Mulino, Bologna, 2020.

Natarajan, U., Koday, K., *Locating Nature: Making and Unmaking International Law*, «Leiden Journal of International Law», 2014, 27(3), pp. 573–93.

Marshall, R., *Waterfront in Post-industrial Cities*, Spon Press, London, 2001.

Moini, G., *Le pratiche partecipative nel contesto delle politiche neoliberiste*, in «Rivista Italiana di Politiche Pubbliche», 2011, vol.1, fasc. 11, pp. 93-122.

Parks, L., *Knowledge action repertoires and the outcomes of collective action: local community action for environmental protection*, in «Partecipazione e Conflitto», 2021, 14(3), pp. 1201-1220.

Poli, S., Tringali, S., *Dopo la Città Divisa. Il futuro dei quartieri genovesi tra vecchie e nuove diseguaglianze*, Genova University Press, 2019.

Poleggi, E., *1128-2000. Il Porto di Genova*, Sagep editrice, Genova, 1971.

Potito, S., *I sistemi portuali italiani dopo l'unità*, in Natalini A., Scognamiglio S., *Porti. Storia, economia, amministrazione del sistema portuale italiano*, il Mulino, Bologna, 2020, pp. 139-154.

Saz-Salazar, S., García-Menéndez, L., *Port expansion and negative externalities: a willingness to accept approach*, in «Maritime Policy & Management», 2016, vol. 43, fasc.1, 59-83.

Stevenson, H., Dryzek, J.S., *Democratizing Global Climate Governance*, Cambridge: Cambridge University Press, 2014.

WPSP (2020), *World Ports Sustainability Program*. <https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/WORLD-PORTS-SUSTAINABILITY-REPORT-2020-FIN.pdf>.

Zamponi, L., *L'Italia dei movimenti tra berlusconismo, crisi strutturale della sinistra e nuovi populismi (2001-2021)*, in Cantiere delle Idee, Fairwatch, *Un altro mondo è ancora possibile?*, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano, 2021.