



SVILUPPO SOSTENIBILE e TURISMO

Il concetto di sviluppo sostenibile è largamente accettato come base per la progettazione e la gestione del nostro modo di vivere attuale e futuro. Nel 1992 la Dichiarazione di Rio su Ambiente e Sviluppo ha creato l'Agenda 21, un piano d'azione completo adottato da 178 governi. In tale quadro, lo sviluppo sostenibile rientra tra gli obiettivi dell'Unione Europea e richiede la salvaguardia della capacità del nostro pianeta di sostenere la vita in tutta la sua diversità. Abbraccia preoccupazioni per la protezione ambientale, l'eguaglianza sociale e la qualità della vita, la diversità culturale e un'economia dinamica e vitale, che offra a tutti lavoro e prosperità.

Il turismo è un'attività che può avere un impatto considerevole sullo sviluppo sostenibile: è sufficiente considerare le dimensioni del fenomeno. I soli paesi europei hanno fatto registrare più di 440 milioni di presenze nel 2005, e una quantità anche maggiore di turismo è costituita dalla varietà nazionale e dalle gite di un giorno. Il turismo costituisce, direttamente o indirettamente, circa il 10% del PIL europeo e conta 20 milioni di posti di lavoro. Gli europei rappresentano più della metà di tutti i viaggiatori internazionali e i viaggi dei turisti europei sono una importante fonte di reddito per molti paesi in via di sviluppo.

Se da un lato, quindi, tale attività ha un ruolo decisivo nell'economia e nell'evoluzione culturale e sociale degli individui, dall'altro genera inevitabilmente impatti negativi sul sistema ambientale (emissione di inquinanti per effetto dell'incremento di traffico veicolare; incremento della produzione di rifiuti; inquinamento acustico; consumo di risorse primarie; ecc.) e più in generale sulla vivibilità delle località turistiche (qualità dell'offerta di servizi, integrazione sociale, benessere e sicurezza della popolazione residente).

Volendo circoscrivere il discorso agli impatti ambientali, considerato che i cambiamenti climatici rappresentano uno dei principali punti di discussione a livello mondiale da parte di scienziati e degli Stati, il fattore negativo più facilmente comprensibile e sul quale forse è più semplice ed immediato agire è quello relativo all'emissione di CO₂.

Dai dati di World Tourism Organization (WTO) risulta che le modalità di trasporto su gomma ed aerea per gli spostamenti turistici sono nettamente prevalenti rispetto alle altre e che il turismo contribuisce almeno per il 5% delle emissioni complessive di CO₂. Sulla base del trend di crescita del settore, si prevede che nel 2035 le emissioni di CO₂ legate al turismo saranno tre volte maggiori rispetto al 2005 (dai 1.302 milioni di tonnellate ai 3.000 milioni di tonnellate). Considerato che un albero maturo in un anno "consuma" una media di 6 kg di CO₂, significa che entro il 2035 occorrerebbe piantare 500 miliardi di alberi a livello mondiale per poter controbilanciare la produzione di CO₂ legata solamente ai trasporti turistici.

Questo fenomeno è talmente rilevante che il "Gruppo per la Sostenibilità del Turismo"¹, creato dalla Commissione Europea nel 2004 con l'obiettivo di stimolare interventi atti a rendere più sostenibile il turismo europeo, ha individuato come uno degli obiettivi chiave la riduzione degli impatti derivanti dal trasporto turistico sull'ambiente e sulla qualità dell'aria².

¹ Il Gruppo è costituito da rappresentanti di enti internazionali, governi degli Stati membri, autorità locali e regionali, rappresentanti dell'industria del turismo, di organismi professionali, organizzazioni ambientali, sindacati e organi di ricerca e istruzione, con competenza ed esperienza nel campo del turismo sostenibile. I membri hanno partecipato in qualità di esperti, più che di rappresentanti delle rispettive organizzazioni

² Rapporto finale "Azione per un turismo europeo più sostenibile" (feb. 2007), redatto dal "Gruppo per la Sostenibilità del Turismo", nel quale sono indicate le azioni necessarie all'abbattimento delle emissioni di CO₂ generate dalla mobilità turistica in Europa



La proposta responsabile di Mowgli: i Viaggi a Basso Impatto

Mowgli Esplora riconosce l'importanza che gli operatori turistici rivestono in questo processo e da sempre è impegnato nell'adottare e promuovere politiche ed azioni che incoraggino e garantiscano, per quanto possibile, la sostenibilità del turismo dal punto di vista "climatico-ambientale", sociale ed economico.

In quest'ottica Mowgli Esplora lancia la linea "Viaggi a basso impatto", volta a sensibilizzare i partecipanti sugli impatti ambientali derivanti dalle emissioni che generiamo durante i nostri viaggi. Si tratta di tour indicati per singole classi che prevedono l'utilizzo di mezzi pubblici, cavalcando il principio che non occorre compiere grandi gesti o essere grandi personalità per contribuire in prima persona al contenimento dei cambiamenti climatici e che ogni singola azione consapevole possa rappresentare un cambiamento positivo ed importante verso lo sviluppo sostenibile.

Utilizzando i mezzi pubblici si sceglie di non generare emissioni addizionali di CO₂ collegate a mezzi di trasporto privati, quali pullman o pulmini, appositamente noleggiati per i propri viaggi scolastici, bensì di sfruttare vettori che sono già in circolazione per garantire il servizio pubblico di trasporto e che generano già di per sé emissioni di CO₂. Con questa logica, per ogni itinerario proposto sarà indicata la quantità di CO₂ equivalente (espressa in Kg per persona per Km) risparmiata all'ambiente³.

Oltre a contenere le emissioni di CO₂, questa linea contribuisce a generare quantità inferiori anche di altri inquinanti atmosferici, quali monossido di carbonio (prodotto principalmente dagli autoveicoli e dall'industria, fortemente tossico, causa problemi al sistema respiratorio), benzene (classificato dalla Comunità Europea come cancerogeno di categoria 1; a livello di Unione Europea si stima che più del 70% derivi dai gas di scarico degli autoveicoli, in particolare quelli a benzina), idrocarburi policiclici aromatici – IPA (potenti cancerogeni le cui emissioni nelle aree urbane derivano principalmente da scarichi auto veicolari), polveri totali PM₁₀ (sostanze allo stato solido o liquido che, a causa delle loro piccole dimensioni - particolato con diametro inferiore a 10 micron - restano sospese in atmosfera per tempi più o meno lunghi, aggravando le malattie respiratorie croniche come l'asma, la bronchite e l'enfisema), piombo. A questi agenti inquinanti si aggiungono gli ossidi di azoto – Nox (delle 1,9 milioni di tonnellate l'anno emesse ad opera dell'uomo, la metà sono prodotti dagli autoveicoli e l'emissione è tanto più rilevante quanto maggiore è il numero di giri del motore, quindi lungo le arterie urbane a scorrimento veloce, sulle autostrade). In particolare, il biossido d'azoto (NO₂) è tra gli inquinanti maggiormente pericolosi sia per la sua natura irritante, sia perché dà inizio ad una serie di reazioni fotochimiche che portano alla costituzione di sostanze inquinanti indicate con il termine di "smog fotochimico".

La linea di pensiero sopra esposta è condivisa da Associazioni e Enti autorevoli quali, a titolo esemplificativo, Legambiente che sul proprio sito (www.viviconstile.org) afferma: "Se esiste l'alternativa di un mezzo pubblico (treno o autobus), l'automobile e la motocicletta non sono mai competitivi dal punto di vista dei costi ambientali del trasporto, e quindi di gran parte dei costi sociali. La ragione è semplice: il treno viaggia (e quindi consuma energia) indipendentemente dalla decisione del singolo viaggiatore. ... Prenotare un pullman privato, dove non arrivi il treno, conviene ... solo se si conta di riempirlo, almeno a mezzo carico sia all'andata che al ritorno."⁴

La proposta di viaggio prevede un pacchetto servizi che include una "road map" con tutte le informazioni necessarie per gli spostamenti utilizzando treni e autobus di linea e del materiale di preparazione preventivo per aiutare i partecipanti a comprendere quali siano gli impatti dei

³ La CO₂ riportata nei nostri programmi di viaggio è CO₂ equivalente (CO₂eq), ovvero l'indice che rappresenta l'impatto in atmosfera di tutti i gas serra, non solo le emissioni di CO₂. Fonte: Azzeroco2, società di consulenza ambientale che supporta imprese, enti pubblici e cittadini nel calcolare, ridurre e compensare le emissioni di gas ad effetto serra generate dallo svolgimento di varie attività. Accreditata come ESCo (Energy Service Company). – <http://www.azzeroco2.com/default.asp?id=362> – Leggere Appendice per approfondimenti su metodologia utilizzata

⁴ Vedere in appendice grafico esemplificativo "emissioni CO₂ per passeggero/chilometro" pubblicato da Legambiente sul sito www.viviconstile.org



mezzi di trasporto utilizzati per fini turistici e quanto sia importante adoperarsi per limitare i danni generati dai nostri spostamenti.

Seguendo tale strada Mowgli Esplora si propone, non solo di contenere gli impatti ambientali generati dalle emissioni di CO2 collegate ai propri viaggi, ma anche di fornire ai partecipanti conoscenza, comprensione e consapevolezza di queste problematiche, sia tramite la teoria, sia attraverso l'esperienza diretta, al fine di contribuire alle diverse competenze di cui le nuove generazioni hanno bisogno per affrontare le sfide dello sviluppo sostenibile.

APPENDICE

Il calcolo delle emissioni di CO2 risparmiate grazie all'utilizzo dei mezzi pubblici è stato effettuato tramite un motore di calcolo online (<http://89.97.205.100/AzzerCO2/calcolatore.jsp>) messo a disposizione da AzzerCO2, società di consulenza ambientale accreditata ESCo (Energy Service Company), che fornisce consulenza tecnico-scientifica per definire strategie di efficienza energetica, promuovere fonti rinnovabili, mobilità sostenibile e offrire supporto nella scelta e nell'uso dei materiali.

Il calcolatore online utilizzato da Mowgli Esplora è stato disegnato da AzzerCO2 per dare l'opportunità ai cittadini di stimare l'impatto della propria impronta ecologica legata ad attività comuni, quali consumi, spostamenti, cibo. Ovviamente si tratta di stime basate su dati medi, comunque prossimi alla realtà analizzata. Ad esempio, per quanto riguarda i treni, si tiene conto della diversa tipologia di treno utilizzato (regionale, intercity, ES, ecc), in quanto l'impatto varia molto a seconda delle prestazioni e del periodo di costruzione. Per i bus di linea ed i pullman, invece, viene utilizzato un coefficiente medio tra i pullman di recente produzione, in funzione del rinnovamento parco mezzi in atto a livello nazionale.

L'algoritmo utilizzato si basa sui parametri del database Ecoinvent 2.1, aggiornato al 2009 e sviluppato dalla Ecoinvent, società Svizzera nata nel 1997. Si tratta di un archivio di dati scientifici e industriali sul ciclo di vita dei prodotti. Esso contiene un inventario dettagliato di coefficienti di conversione relativi alla produzione e all'uso di energia, materiali (chimici, metallici, plastici), attività agricole, servizi di smaltimento, trasporti. È utilizzato da più di 1.500 realtà in 40 paesi ed è incluso nei principali strumenti di calcolo dell'LCA (Life Cycle Assessment), così come nei diversi strumenti di eco-design per l'edilizia, la progettazione e la gestione del ciclo dei rifiuti.

La CO2 stimata tramite il calcolatore online e riportata nei nostri programmi di viaggio è CO2 equivalente (CO2eq), ovvero l'indice che **rappresenta l'impatto in atmosfera di tutti i gas serra**: non solo il biossido di carbonio, ma anche il metano, i perfluorocarburi e l'ossido di azoto. Inoltre, il calcolo tiene conto non solo della CO2 eq emessa dal veicolo durante gli spostamenti, ma dell'intero ciclo di vita del veicolo stesso, a partire dalla sua costruzione, fino al suo smaltimento.

Le metodologie utilizzate per questi calcoli sono sviluppate da WRI (World Resources Institute), WBCSD (World Business Council for Sustainable Development), IPCC (International Panel on Climate Change).

Tra i suoi soci AzzerCO2 annovera Legambiente, Kyoto Club (organizzazione non profit, nata nel 1999, costituita da imprese, enti, associazioni e amministrazioni locali, impegnati nel raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra assunti con il Protocollo di Kyoto) e ambiente Italia (società di ricerca e consulenza che opera nel campo della pianificazione, analisi e progettazione dell'ambiente e del territorio; ha effettuato numerosi studi per la Commissione Europea, l'Agenzia Europea dell'ambiente, ministeri italiani e molti altri istituti di ricerca, autorità locali e aziende private).

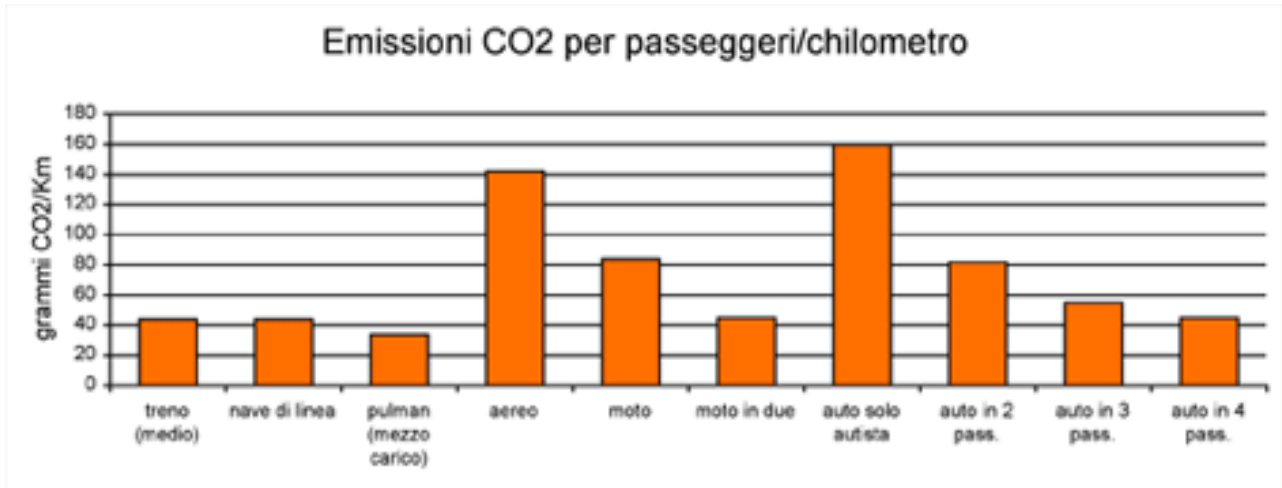


Grafico: emissioni CO2 per passeggero/chilometro (elaborazioni Legambiente da dati Agenzia Europea per l'Ambiente).