



UN SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE PER I PORTI
una leva per il miglioramento della competitività nel mercato globale

IL CONTESTO

La globalizzazione e la liberalizzazione dei mercati produce una formidabile intensificazione dei traffici di persone e di merci, commerciali e turistici.

Il forte aumento del prezzo del petrolio, con la conseguente necessità di procedere più speditamente nella ricerca di un più razionale impiego delle risorse energetiche, impone la riscoperta e la valorizzazione delle risorse territoriali, tra cui, soprattutto quelle relative alle infrastrutture per le comunicazioni, ponendo al primo posto la rete portuale.

I porti sviluppano e richiedono una molteplicità di attività e di funzioni interne: accoglienza e movimentazione di persone e merci, logistica, servizi, trasformazione e produzione, conferimento, strettamente interconnesse e, inoltre, condizionate dalle dinamiche socio-economiche ed ambientali dell'area d'interesse.

La specificità italiana, caratterizzata dalla:

- diffusione delle infrastrutture in un contesto costiero di grande valore naturalistico, culturale e storico,
- strutturazione prevalentemente con banchinaggio a "pettine", radicato direttamente alla costa e provvisto di diga foranea, con necessità di frequenti e consistenti dragaggi,

affida alla tutela e salvaguardia delle risorse ambientali il principale mezzo di miglioramento complessivo del servizio offerto e, quindi, il più indicato a fornire maggiori livelli di competitività interna ed internazionale.

I porti commerciali presentano problematiche ambientali riguardo:

- alla natura delle merci trasportate,
- alla tipologia dei vettori di trasporto e scambio,
- alle metodologie e tecniche di stoccaggio,

da valutare, disciplinare, organizzare e monitorare in tutte le diverse fasi del modello funzionale del porto: dalla nave alla banchina, dalla banchina al deposito, dal deposito all'eventuale area di lavorazione ed infine al vettore esterno.

I porti turistici, oggi molto richiesti dal mercato, presentano impatti ambientali meno significativi di quelli commerciali, ma, in considerazione del valore del mare, della costa e del contesto territoriale e sociale in cui si inseriscono e del settore economico cui afferiscono, nonché della forte sensibilità dell'area verso la tutela del paesaggio e la godibilità dei luoghi, richiedono una eguale se non maggiore attenzione verso le problematiche ambientali.

Gli uni e gli altri, inoltre, per la complessità e pluralità delle attività e funzioni svolte e dei soggetti attuatori, richiedono un approccio di tipo integrato, capace di superare le singole settorialità, conseguendo reali e sostanziali obiettivi di efficienza, economicità ed ecocompatibilità.

Del resto, il perseguimento dello sviluppo sostenibile rappresenta un dovere della società di oggi per assicurare pari o migliori opportunità alle generazioni future. Con tale convincimento la Comunità europea ritiene centrale e determinante, per il successo del VI Programma di Azione per l'Ambiente, il coinvolgimento delle parti interessate, che dovrà permeare ogni fase del processo politico al fine di





promuovere, con efficacia, l'uso razionale delle risorse naturali e nel contempo la prosperità economica ed il benessere sociale. Da qui la necessità di affrontare il governo del "sistema porto" attraverso la preliminare conoscenza del suo effettivo stato di salute ambientale ed economico-produttivo e di tracciare politiche ambientali adeguate e sintoniche rispetto agli effettivi bisogni di miglioramento che ogni singolo ambito locale esprime.

Sul sistema portuale insiste un considerevole volume di attività socio-economiche che "dipendono dal mare" come via di comunicazione, come risorsa turistica, come risorsa alimentare ed infine come sistema ricettore dispersivo e purificatore di materia ed energia residue.

In sintesi si tratta quindi di operare un passaggio da modelli di *politiche settoriali* a modelli di *politiche territoriali integrate* che facciano perno sulla intersettorialità, sul partenariato e sulle specificità del sistema porto, con l'obiettivo di promuovere e conseguire:

- la salvaguardia degli ecosistemi;
- la prevenzione degli inquinamenti;
- la conservazione di aree di particolare interesse naturalistico;
- lo sviluppo economico ed occupazionale.

Pertanto, ecco identificato il valore del Sistema di Gestione Ambientale (SGA), che, come definito dagli schemi di gestione (Regolamento CE n°761/2001 e norma internazionale ISO 14001:2004), è "parte del complessivo sistema di gestione di una organizzazione comprendente la struttura organizzativa, le attività di pianificazione, le responsabilità, le pratiche, le procedure, i processi e le risorse per sviluppare, mettere in atto, realizzare, riesaminare e mantenere una politica ambientale".

Il porto, in definitiva, deve essere visto, analizzato e organizzato come un unico "sito produttivo" polifunzionale, all'interno del quale operano molte imprese diverse per settore, competenze e dimensione, al governo del quale deve essere posta un'entità capace di svolgere funzioni di coordinamento e leadership, che, perciò, deve essere fornita di strumenti gestionali adeguati alla complessità dei compiti da svolgere.

Il SGA, oltre a garantire risultati positivi in termini economici e gestionali, esprime un enorme potenziale di visibilità all'interno dello spietato sistema localglobale, che, con ogni probabilità, continuerà a premiare insistentemente quelle strutture che avranno adoperato la scelta di progettarlo, implementarlo e certificarlo.

L'ESPERIENZA DELL'AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

Il porto di Civitavecchia sta affrontando un'enorme crescita sul piano infrastrutturale, che vede lievitare costantemente e con grande intensità i propri traffici: in pochi mesi sono diventati realtà l'hub delle auto nuove per il mercato italiano, il terminal dell'acciaio d'intesa con Terni, il rilancio dei container con una nuova darsena dedicata e collegata direttamente con l'interporto in fase di ultimazione, la creazione del principale "casello" italiano delle "autostrade del mare" con la creazione di collegamenti stabili con Barcellona, Tolone, Tunisi, Cagliari, Palermo e, soprattutto, il formidabile sviluppo crocieristico, che, con un milione di turisti l'anno, ha segnato il primato italiano e del Mediterraneo.

Ma la grande abilità dell'Autorità Portuale di Civitavecchia e, in particolare, del suo Presidente Giovanni Moscherini non si è limitata, si fa per dire, a questo. Accogliendo una proposta progettuale della società E.C.O. Eco Consultants Organization srl di Roma, società di consulenza specializzata in Sistemi di Gestione Ambientale soprattutto in ambito navale e marittimo, ha dato il via al proprio percorso di ecogestione che





prevede l'ottenimento della registrazione EMAS, ai sensi del Regolamento CE n°761/2001, entro la primavera del 2006.

Il progetto di realizzazione del SGA dell'Autorità Portuale di Civitavecchia ha proposto lo sviluppo delle seguenti fasi di lavoro:

- Elaborazione di un'*Analisi Ambientale Iniziale*, al fine di identificare e valutare tutti gli aspetti ambientali, sia diretti che indiretti, relativi alle attività di pianificazione, realizzazione, esercizio e manutenzione del sistema porto, per evidenziare quelli maggiormente significativi sui cui fondare la politica ambientale ed il SGA dell'Autorità Portuale.
- Elaborazione delle *Procedure di Gestione Ambientale*, al fine di assicurare una corretta gestione dei fattori ambientali in conformità ai requisiti cogenti ed a quelli definiti attraverso lo standard internazionale ISO 14001 che EMAS recepisce in pieno.
- Elaborazione del *Programma Ambientale*, al fine di definire strategie e risorse necessarie ad assicurare il conseguimento nel tempo di miglioramenti oggettivi e misurabili relativamente agli aspetti ambientali connessi al sistema porto;
- Attuazione ed *Implementazione del SGA*, al fine di ottenere il dovuto feedback utile al necessario riesame periodico di politica e programma di miglioramento ambientale;
- Coinvolgimento dei soggetti locali portatori d'interesse (Pubblica Amministrazione, Associazioni di Categoria, Clienti ed Operatori, Cittadini);
- Elaborazione della *Dichiarazione Ambientale*, con la quale comunicare pubblicamente gli impegni assunti nei confronti dell'ambiente ed i risultati conseguiti;
- Attivazione della procedura di *registrazione EMAS* presso l'organo competente italiano (Comitato Ecolabel-Ecoaudit – sezione EMAS).

L'impostazione del SGA per un contesto applicativo complesso come quello portuale, ha richiesto l'elaborazione di un quadro sufficientemente rappresentativo della situazione reale e, al tempo stesso, sintetico e comprensibile, capace di individuare le relazioni che intercorrono fra lo stato delle risorse, le attività produttive presenti ed i relativi fattori di pressione ambientale. A tal fine il sistema portuale è stato scomposto in una serie di sottosistemi:

- Trasporti (traffico mezzi navali, operazioni di imbarco/sbarco, trasporti da e verso l'esterno dell'area portuale)
- Infrastrutture fisse (siti industriali, edifici, aree stoccaggio materiali, sistemi di distribuzione carburanti, altre infrastrutture)
- Infrastrutture di servizio (rete elettrica ed illuminazione, rete idrica e fognaria, sistema di conferimento e raccolta rifiuti)
- Nuovi sviluppi (nuove tipologie di merci / imbarcazioni, nuove strutture / infrastrutture e loro cantierizzazione, nuove attività industriali/di servizio)

Il SGA, in particolare, ha focalizzato l'attenzione su quelle attività che istituzionalmente appartengono all'Autorità Portuale:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali nonché delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza;





- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura agli utenti portuali di servizi di interesse generale.

definendo appositi e opportuni requisiti ambientali da osservare, così come obiettivi e traguardi da conseguire.

Le prossime tappe definite dall'attuale programma ambientale dell'Autorità Portuale sono:

- Formulazione di politiche commerciali premianti, sotto forma di incentivi economici e facilitazioni, rivolte principalmente a quegli operatori, concessionari ed armatori in testa, che decideranno di condividere le scelte ambientali dell'Autorità Portuale e di dotarsi di strumenti di gestione ambientale certificati.
- Orientamento delle scelte di acquisto di beni e servizi verso fornitori sempre più qualificati dal punto di vista della compatibilità ambientale delle loro produzioni.
- Estensione del campo di applicazione del SGA anche ai porti di Fiumicino e Gaeta.

Roma, 10 novembre 2005

Antonio De Rose

E.C.O. Eco Consultants Organization srl

