



GREEN GUIDE



**Verso l'eccellenza nella gestione
e nella sostenibilità ambientale dei porti**

Indice

Sintesi	pag. 5
Prefazione della Commissione europea	pag. 6
Introduzione del Presidente di ESPO	pag. 7
1. Visione per la sostenibilità delle aree portuali	
1.1 Finalità della Guida	pag. 8
1.2 ESPO codice di politica ambientale	pag. 9
1.3 L'impegno di ESPO per la trasparenza	pag. 10
2. Impostazione dello scenario, i porti e l'ambiente	
2.1 I porti sono diversi	pag. 12
2.2 Le priorità ambientali evolvono	pag. 13
2.3 Evoluzione dei porti nella gestione ambientale sostenibile	pag. 14
2.4 La prova dei progressi nella gestione ambientale	pag. 15
2.5 Strumenti comuni per l'attuazione di obiettivi ambientali	pag. 16
3. Guida per una gestione ambientale sistematica	
3.1 Quadro di riferimento per la gestione ambientale	pag. 18
3.2 Strumenti e metodologie	pag. 18
3.3 Altri sistemi	pag. 20
3.4 Raccomandazioni	pag. 21
4. Un metodo per affrontare le priorità ambientali	
4.1 Introduzione	pag. 22
4.2 Gestione della qualità dell'aria	pag. 24
4.3 Risparmio energetico e cambiamenti climatici	pag. 26
4.4 Gestione del rumore	pag. 28
4.5 Gestione rifiuti	pag. 30
4.6 Gestione delle acque (consumo e qualità)	pag. 32
4.7 Altre priorità ambientali	pag. 34
Allegati	
Allegato 1: Esempi di buone pratiche in linea con le cinque categorie	pag. 36
Allegato 2: La legislazione in materia riguardante i porti	pag. 36
Colophon	pag. 37
Immagini	pag. 37

Linee Guida Ambientale - Struttura e Contenuti

Sezione A - Informazioni per le parti interessate e il pubblico in generale

1. Visione per la sostenibilità nelle aree portuali

- Finalità della Guida
- Codice delle politiche ambientali
- Impegno di trasparenza

2. Impostazione dello scenario

- Diversità
- Porti
- Evoluzione di priorità e di gestione ambientale
- La prova dei progressi compiuti dal settore
- Strumenti comuni per l'attuazione di ambizioni ambientali

Sezione B - Guida per le Autorità portuali

3. Guida per una gestione ambientale sistematica

- Fondamenti e componenti di EMAS
- Strumenti e metodologie
- Raccomandazioni

4. Approccio comune per rispondere alle sfide ambientali

- Quadro per una risposta comune
- L'applicazione del quadro comune di risposta ai problemi prioritari, la gestione della qualità dell'aria, il risparmio energetico e il cambiamento climatico, la gestione del rumore, gestione dei rifiuti e l'acqua

Parte C - Allegati di supporto on-line

5. Gli allegati (*disponibili online attraverso www.espo.be, previsione di aggiornamenti regolari*)

- Esempi di buone pratiche che supportano il capitolo 4
- La legislazione in materia ambientale riguardante i porti

Sintesi

All'interno della **Sezione A** viene definita la visione delle Autorità portuali europee nei confronti della sostenibilità nelle aree portuali. Le Autorità portuali europee ristabiliscono il loro codice di politiche ambientali e si impegnano a lavorare costantemente per migliorare le proprie condizioni ambientali attraverso un'azione mirata all'interno di quello che possiamo chiamare le cinque "e" (exemplis, enable, encourage, engage, enforce) esemplificare, consentire, incoraggiare, coinvolgere e implementare.

Informazioni di base vengono quindi fornite alle parti interessate e al pubblico in generale sulle sfide della gestione ambientale nei porti, gli sforzi da parte delle Autorità portuali europee nonché il progresso basato sull'evidenza dei fatti che può essere dimostrato nel corso del tempo.

In questo modo, la prima parte della guida fissa il quadro in cui operano le Autorità portuali e nel quale esse affrontano le loro responsabilità ambientali.

La **Sezione B** della Guida ambientale è focalizzata a fornire orientamenti ai membri di ESPO su come possono adoperarsi per raggiungere gli obiettivi ambientali e gli impegni definiti nella parte A. Prima di tutto, vengono forniti orientamenti su come affrontare la gestione ambientale in modo sistematico attraverso la creazione di un quadro di gestione ambientale o di sistema. Vengono evidenziati gli strumenti e le metodologie per assistere i membri in quella direzione.

Il **Capitolo 4** della "Guida Verde" è un capitolo fondamentale che può essere un ausilio per i porti, attraverso il quadro di riferimento comune per le Autorità portuali, a rispondere alle loro sfide ambientali secondo le c.d. cinque "e". Questo risultato è ottenuto applicando il Quadro delle cinque "e" fornendo opzioni di risposta che si rivolgono alle cinque questioni relative all'ambiente, vale a dire la qualità dell'aria, il risparmio energetico e il cambiamento climatico, la gestione del rumore, la gestione dei rifiuti e, sia il consumo che la qualità di gestione dell'acqua.

La terza parte della guida si presenta sotto forma di due allegati on-line. L'allegato 1 è costituito da opzioni di risposta esemplari e buone pratiche che sono in atto nei porti europei. Gli esempi di buone pratiche supportano ulteriormente il capitolo 4, e mostrano le prove e l'applicazione del quadro teorico in termini pratici. Il secondo allegato on-line, riassume la normativa europea più significativa che influenza la gestione ambientale delle aree portuali. Entrambi gli allegati sono dinamici e come tale soggetti al controllo continuo da parte del Comitato per lo Sviluppo Sostenibile di ESPO.

Gli allegati sono disponibili sul sito: www.espo.be e sul sito: www.ecoports.com e saranno aggiornati nel corso del tempo per approfondire entrambe le norme e le opzioni di risposta.



Prefazione della Commissione europea

Questa terza edizione della Guida Verde di ESPO giunge in un momento cruciale. La Commissione accoglie con favore l'atteggiamento positivo mostrato dal settore portuale verso l'ulteriore miglioramento delle condizioni ambientali dei porti europei. Si tratta di un segnale importante che dimostra il suo impegno attivo e costante riguardo alle attività sostenibili.

E' molto significativo vedere che ESPO voglia dare questo esempio, incoraggiando in tal modo in Europa le Autorità portuali ad integrare gli obiettivi e le sfide ambientali nelle loro attività quotidiane e nelle pratiche di gestione. Questo può anche ispirare le Autorità portuali in tutto il mondo. La Commissione ha recentemente pubblicato linee guida per l'attuazione delle "Direttive Uccelli" e i loro habitat nelle zone costiere, con particolare attenzione allo sviluppo portuale, il dragaggio e le raccomandazioni per un migliore equilibrio tra la tutela dell'ambiente e lo sviluppo del porto.

La Guida Verde di ESPO va in questa direzione e si basa sulle linee guida della Commissione, estendendo ad altre sfide ambientali come il rumore, la gestione delle acque, la qualità dell'aria e il cambiamento climatico. Una maggiore integrazione degli obiettivi e requisiti ambientali nelle attività portuali e la pianificazione, porterà benefici per la nostra società in generale e coinvolge anche la creazione di nuovi partenariati tra tutte le parti interessate attraverso le catene logistiche spesso complesse. Ciò richiederà di assicurare la loro partecipazione attiva e l'impegno, per adattarsi a circostanze mutevoli, un processo a cui sono impegnati sia ESPO che le Autorità portuali europee. L'applicazione delle c.d. cinque "e" (esemplificare, consentire, incoraggiare, coinvolgere e implementare) sta indicando la strada verso un approccio globale e integrato.

La Commissione apprezza l'approccio ESPO nell'assistere i porti ad attuare le norme UE in maniera rigorosa e sta seguendo questa iniziativa con grande interesse.

Siim Kallas
Vice-presidente della Commissione europea
responsabile per i Trasporti



Introduzione del Presidente di ESPO

Sono lieto di presentare la nuova Guida Verde di ESPO, che rivede e aggiorna completamente il nostro ultimo Codice di Comportamento Ambientale, che è stato prodotto quasi dieci anni fa. I miei ringraziamenti vanno prima di tutto al Comitato per lo sviluppo sostenibile di ESPO e al Segretariato per il loro duro lavoro nella stesura di questa nuova ed importante guida.

L'ambiente è sempre stato una priorità per la nostra organizzazione. Abbiamo instaurato un legame stretto tra la gestione ambientale e l'efficace gestione del porto, che vanno di pari passo.

Se vogliamo garantire la "licenza di operare" e la "licenza di crescere" dei nostri porti, dobbiamo fare in modo che le operazioni e gli investimenti vengano intrapresi in modo sostenibile. Le Autorità portuali hanno quindi sia un interesse economico sia pubblico al servizio della necessità delle loro comunità locali per un ambiente pulito. ESPO si trova in una posizione unica per incoraggiare le migliori pratiche tra i suoi membri per fissare obiettivi ambiziosi nei porti. La nuova Guida Verde è parte di questo processo. Andando in avanti rispetto alle edizioni precedenti, la Guida presenta un quadro comune per l'azione in c.d. cinque "e", esemplificare, consentire, incoraggiare, coinvolgere e implementare. Questo quadro d'azione si applica a cinque tematiche relative all'ambiente, la qualità dell'aria, il risparmio energetico e il cambiamento climatico, la gestione del rumore, la gestione dei rifiuti e la gestione delle risorse idriche. Altre priorità, quali l'ottimizzazione delle relazioni con gli stakeholder della comunità e gli aspetti di sviluppo del porto e delle attività di dragaggio, non sono volutamente inclusi in questa Guida Verde, in quanto sono oggetto di specifici codici di buone pratiche che ESPO ha pubblicato negli ultimi anni. Sono convinto che gli obiettivi ambiziosi della Guida Verde incoraggeranno i nostri membri a migliorare ulteriormente i risultati già ottenuti nella gestione e nelle prestazioni ambientali. Il progresso già ottenuto può essere dimostrato attraverso una serie di indicatori chiave di gestione ambientale.

Questi sono adesso parte del c.d. "Quadro di riferimento comune europeo" che abbiamo stabilito all'inizio di quest'anno, con l'aiuto della Commissione Europea. Infine, continueremo a sostenere i nostri membri attraverso i servizi di Ecoports che sono stati completamente integrati nella struttura ESPO lo scorso anno. Il sistema di certificazione ambientale; Port Environmental Certification Scheme (PERS), è il fiore all'occhiello di Ecoports, che consente alle Autorità portuali di eccellere nella gestione ambientale. Siamo impegnati a vedere l'espansione di questo sistema in tutto il settore. Vorrei che la Guida Verde diventasse un documento di riferimento interattivo che possa contribuire alla crescita sostenibile dei porti europei.



Victor Schoenmakers
Presidente di ESPO

1. Visione per la sostenibilità delle aree portuali

1.1 Finalità della Guida

Il Codice di Buone Pratiche Ambientali ESPO (1994) fu il primo documento politico ufficiale che sia mai stato pubblicato da ESPO, appena un anno dopo l'istituzione dell'organizzazione.

Il Codice è stato poi aggiornato nel 2003 e la versione corrente con il titolo "Guida Verde ESPO, verso l'eccellenza nella gestione e nella sostenibilità ambientale dei porti" è la terza edizione, in cui il settore definisce le sue ambizioni ambientali. L'obiettivo principale della Guida Verde è quello di attivare le Autorità portuali ad essere propositive e di impegnarsi per lo sviluppo sostenibile e il miglioramento continuo delle proprie prestazioni ambientali. Con questo obiettivo, la Guida illustra le opzioni e gli approcci, senza perdere di vista il fatto che le Autorità portuali si trovano con diverse sfide da affrontare, hanno differenti poteri finanziari e normativi o capacità di agire su queste sfide e, infine, hanno una diversa storia di gestione di prestazioni ambientali.

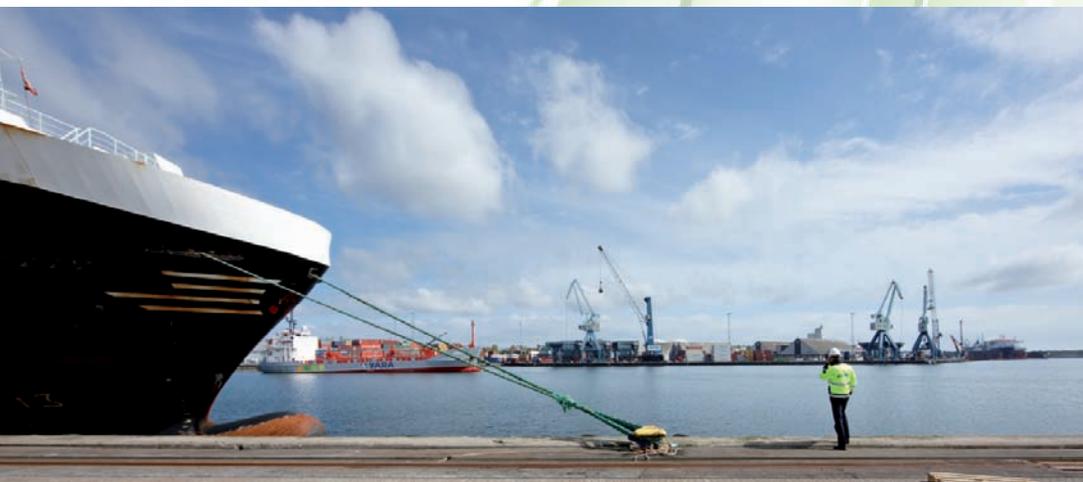
In altre parole, la Guida riconosce che ciascun porto è unico.

Nel rispetto delle differenze tra i porti, la Guida:

- *Definisce una visione comune del settore portuale relativamente alla sostenibilità ambientale;*
- *Promuove gli sforzi delle Autorità portuali europee nel campo della gestione ambientale;*
- *Dà prova dei progressi compiuti dal settore nel corso del tempo;*
- *Fornisce una guida ai porti per creare e sviluppare ulteriormente i loro programmi di gestione ambientale;*
- *Mette in evidenza le principali sfide ambientali che affrontano i porti e mostra opzioni di risposta;*
- *Sviluppa un approccio comune verso l'azione responsabile, nel rispetto della diversità dei porti, delle loro competenze e delle loro capacità.*

Da quanto sopra riportato, è evidente che la Guida Verde non è solo uno strumento di promozione degli sforzi del settore e del progresso dimostrato nei fatti che è stato realizzato nel corso del tempo (vedi tabella 2, sezione 2.4). Ispirata dalle tendenze positive, ESPO vuole attivare attraverso la Guida Verde i suoi porti membri a valutare ulteriormente le loro prestazioni ambientali, per verificare la loro posizione, ciò che hanno già raggiunto e quali sarebbero i passi successivi da compiere verso un ulteriore miglioramento ambientale, alla luce delle sfide che si trovano ad affrontare, nonché fare pieno uso dei poteri e delle capacità che hanno. Nel complesso, la Guida Verde favorisce un approccio dal basso, in cui le Autorità portuali assumono le loro responsabilità in modo proattivo e agiscono all'altezza delle aspettative della comunità.

Essa incoraggia i porti ad essere responsabili delle proprie iniziative, per valutare le proprie prestazioni, e per fornire basi scientifiche quale prova dei risultati.



1.2 ESPO codice di politica ambientale

Questa sezione delinea la visione dei membri di ESPO verso la sostenibilità nelle aree portuali.

Le Autorità portuali europee credono in:

- 1 - Il raggiungimento volontario di autoregolamentazione che alza gli standard al di sopra della regolamentazione nazionale tramite un approccio dal basso all'alto.
- 2 - La cooperazione e la condivisione di conoscenze ed esperienze tra le Autorità portuali in materia ambientale.
- 3 - Servire in parallelo gli interessi commerciali (c.d. del *business*) e le comunità locali puntando verso la gestione sostenibile delle aree portuali.
- 4 - L'applicazione di un approccio sistematico verso la gestione ambientale dei porti, attraverso strutture appropriate che consentano il miglioramento continuo delle prestazioni.
- 5 - Essere trasparenti nel comunicare e riferire sugli sforzi dei porti e delle prestazioni ambientali.

Nel rispetto dei principi di cui sopra, le Autorità portuali europee mirano a lavorare continuamente per migliorare le proprie prestazioni ambientali attraverso azioni mirate relative a:

- 1 - **Esemplificare:** il buon esempio nei confronti della comunità portuale più ampia, dimostrando eccellenza nella gestione delle prestazioni ambientali delle proprie operazioni, attrezzature e beni
- 2 - **Consentire:** fornire le condizioni operative e infrastrutturali all'interno della zona portuale che facilitano gli utenti dei porti e migliorare le prestazioni ambientali all'interno della zona portuale
- 3 - **Incoraggiare:** fornire incentivi agli utenti del porto che favoriscano un cambiamento comportamentale e li inducano a migliorare continuamente le proprie prestazioni ambientali.
- 4 - **Coinvolgere:** con gli utenti dello scalo e/o le autorità competenti per la condivisione di conoscenze, mezzi e competenze verso progetti comuni mirati al miglioramento ambientale nell'area portuale e nella catena logistica.
- 5 - **Implementare:** fare uso di meccanismi che applicano buone pratiche ambientali per gli utenti dei porti ove possibile e garantirne la conformità.

Si noti che l'elemento d'implementazione è visto da parte delle Autorità portuali come strumento di ultima istanza, in linea con la loro convinzione che molto può essere raggiunto attraverso la cooperazione e la comprensione comune, in linea con il principio di autoregolamentazione.

1.3 L'impegno di ESPO per la trasparenza

ESPO ha intrapreso un chiaro impegno per aumentare la trasparenza nel settore portuale. Ciò è dimostrato attraverso il suo sostegno ormai da tempo ai meccanismi di monitoraggio e comunicazione di Ecoports e, di recente, prendendo l'iniziativa, attraverso il progetto PPRISM, di stabilire ulteriormente una cultura di monitoraggio e *reporting*. ESPO raccomanda ai suoi porti membri di monitorare sistematicamente e segnalare le prestazioni ambientali attraverso Ecoports, PPRISM, e gli schemi dei singoli porti..



La visione di **Ecoports** è stato quello di creare le condizioni di parità in materia di gestione ambientale dei porti in Europa attraverso la condivisione di conoscenze ed esperienze tra professionisti portuali. Ecoports segue il principio di "porti che aiutano i porti" e promuove il miglioramento continuo delle prestazioni attraverso autoregolamentazione volontaria.

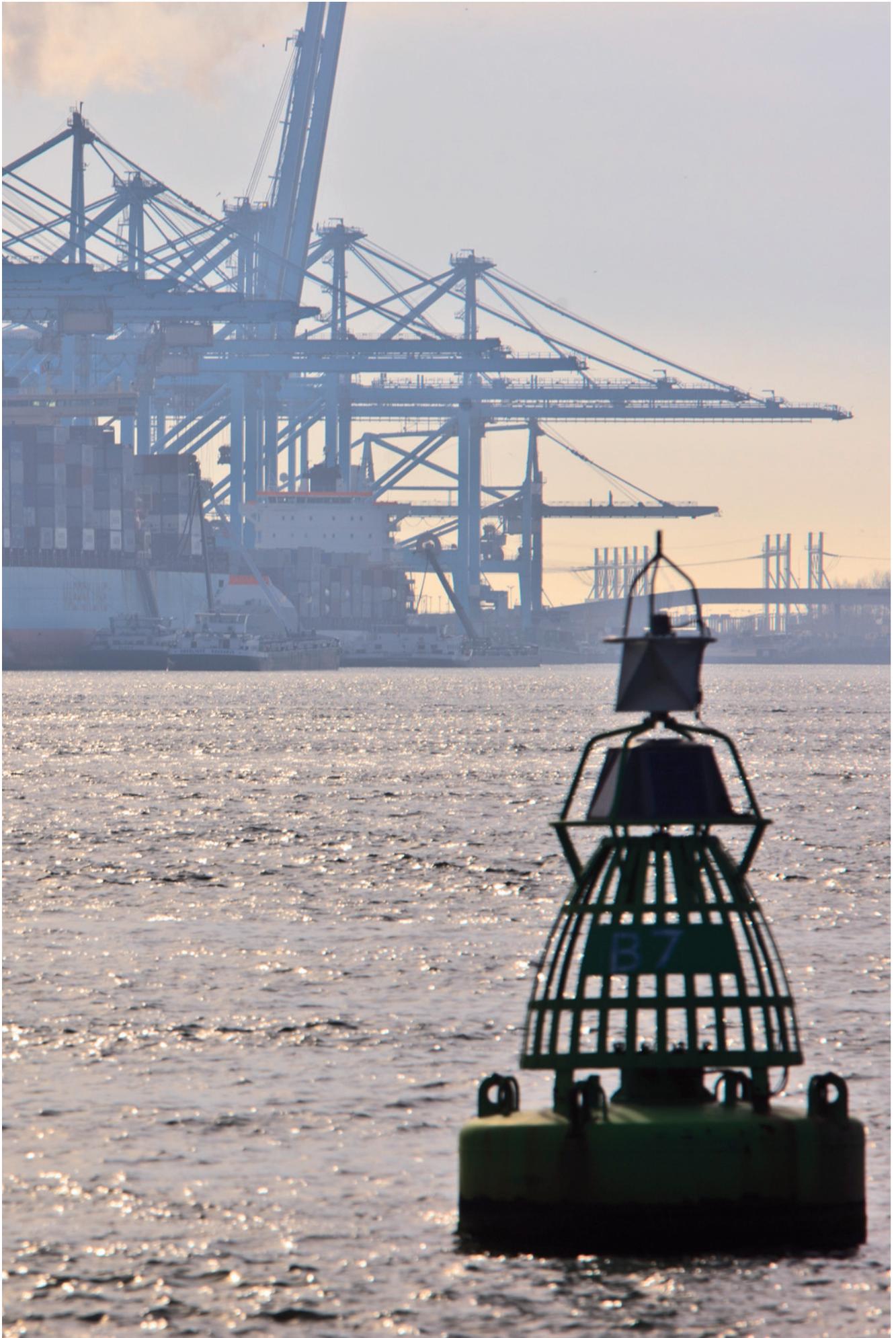
Dal 2011, Ecoports è completamente integrato all'interno di ESPO e attraverso www.ecoports.com, ESPO offre l'opportunità ai suoi porti membri di utilizzare gli strumenti già consolidati come il Metodo di autodiagnosi (SDM) e il *Port Environmental Review System* (PERS).



Con il progetto **PPRISM** (Port Performance Indicators), ESPO ha compiuto un primo passo nella creazione di una cultura della misurazione della performance nei porti europei. Il progetto di due anni, co-finanziato dalla Commissione Europea, ha fornito un elenco ristretto di indicatori che costituiscono la base di un Quadro di riferimento comune europeo relativamente alla performance dei porti (<http://pprism.espo.be/>).

A livello di ESPO, e al fine di monitorare i progressi compiuti per il raggiungimento degli obiettivi di politica ambientale, ESPO si impegna a monitorare e riferire nel tempo su:

- 1 - Il numero di porti all'interno della rete Ecoports e il numero di porti che forniscono dati di gestione ambientale attraverso il completamento del metodo di autodiagnosi (SDM) e la lista di controllo.
- 2 - Il numero di porti che attuano un approccio sistematico di gestione ambientale per ottenere o mantenere la certificazione secondo il PERS, ISO 14001 o EMAS.
- 3 - Le tendenze riguardanti l'evoluzione dei porti nella gestione ambientale attraverso informazioni relative ai test e le sintesi della lista di controllo SDM e l'indice di Gestione Ambientale PPRISM.
- 4 - Le tendenze annuali per quanto riguarda l'evoluzione delle prestazioni per il sistema portuale europeo nel suo insieme su alcuni temi ambientali prioritari attraverso la struttura e il meccanismo PPRISM.
- 5 - Gli esempi di buone pratiche nell'ambito del quadro delle c.d. cinque "e" per la selezione di priorità ambientali, come riferimento nella dinamica on-line di cui all'allegato 1 della presente Guida Verde. ESPO si impegna a riesaminare periodicamente anche il capitolo 4 di questa guida e il suo allegato di accompagnamento on-line, al fine di adeguarlo ai settori prioritari che emergono e le potenziali opzioni di risposta.



2. Impostazione dello scenario, i porti e l'ambiente

2.1 I porti sono diversi

Il detto comune che "quando avete visto un porto, avete visto un porto" è ovviamente una esagerazione, ma mette in evidenza l'entità delle diversità che esistono tra i porti europei. Ciò è particolarmente vero quando si parla della loro governance. Il recente "Fact Finding Report" di ESPO sulla Port governance in Unione Europea lo dimostra ampiamente. Differenze significative si osservano in termini di obiettivi e funzioni delle Autorità portuali e delle loro strutture istituzionali oltre alle capacità finanziarie. Le Autorità portuali, inoltre, differiscono in termini di potere di mercato, ma anche in termini di conoscenze, abilità e competenze sulle quali essi possono fare affidamento quando si tratta di intraprendere iniziative. La maggior parte delle Autorità portuali in Europa non hanno l'ambizione di andare al di là di un ruolo di "padrone di casa" passivo, ma la diversità dei quadri di riferimento della loro governance può o limitare, o agevolare tali ambizioni.

Nel suo "Manifesto sulla rinascita della gestione e della politica portuale 2012", ESPO invoca una revisione fondamentale del ruolo tradizionale delle Autorità portuali, sostenendo che le Autorità portuali che si limitano alla gestione delle aree e alla regolamentazione della sicurezza non saranno in grado di fare la differenza. Anche se essenziali, queste funzioni di base devono essere sviluppate in modo proattivo in un portafoglio più ampio di attività che aggiungono valore alla comunità portuale più allargata, la catena logistica, le imprese in generale e il contesto sociale e ambientale in cui operano i porti. Le Autorità portuali devono essenzialmente diventare sviluppatori dinamici dei porti. Ciò implica, tuttavia, che i responsabili della politica devono dare loro i mezzi e gli strumenti necessari per svolgere tale funzione.

Modello di Gestione Ambientale

Autorità portuale



Influenza: alta
Effetti: limitati

Area portuale



Influenza: ragionevole
Effetti: ragionevoli

Catene logistiche



Influenza: limitata
Effetti: elevati

Figura 1: I tre livelli della gestione portuale ambientale

La diversità esiste anche quando si tratta di considerazioni di carattere ambientale. Queste considerazioni possono essere diverse per ciascun porto e dipendono fortemente dalla posizione specifica e dalle caratteristiche dell'area portuale. Dal punto di vista della gestione ambientale portuale del-

l'Autorità portuale, possono essere identificati tre livelli di intervento potenziale ; il livello delle operazioni proprie delle Autorità portuali, delle operazioni all'interno dell'area portuale, nonché il livello delle catene di trasporto e di logistica (vedi Figura 1 a pag.12).

Il grado di influenza che un'Autorità portuale può avere nell'intraprendere azioni per migliorare le prestazioni ambientali varia tra i livelli sopra menzionati e dipende dagli obiettivi e dalle funzioni diverse, dal quadro istituzionale e dalla competenza generale della Autorità portuale.

2.2 Le priorità ambientali evolvono

Nel Febbraio 1996, ESPO ha commissionato la prima indagine ambientale sui porti, al fine di valutare la risposta alle raccomandazioni del primo Codice di buone pratiche ambientali di ESPO (1994). Il questionario ambientale ESPO è stato utile per avere un'idea dei problemi ambientali più importanti nei porti. 281 porti di 15 diversi Paesi europei hanno partecipato a questa indagine. Nell'Aprile 2005, i risultati di un secondo studio, l'indagine ambientale ESPO 2004, sono stati pubblicati. In questo caso, 129 porti hanno partecipato al sondaggio. L'indagine non solo ha individuato i temi che sono stati significativi per i porti dell'UE in materia di ambiente, ma ha anche stabilito un riferimento europeo del settore portuale relativamente alle prestazioni ambientali. Esso ha consentito un confronto tra i risultati di entrambi gli studi e anche un'indagine delle tendenze emergenti. Nel 2009 una terza grande inchiesta ambientale è stata effettuata sotto l'egida di ESPO, l'ESPO / Ecoports Port Environmental Review 2009.

L'ESPO / Ecoports Port Environmental Review 2009 ha individuato le questioni che erano più significative per i porti dell'UE in materia di ambiente e ha dimostrato le prestazioni del settore in termini di gestione ambientale. La revisione ha aggiornato i risultati degli analoghi esercizi precedenti del 1996 e del 2004, nonché della valutazione dei progressi compiuti nel corso degli anni. Inoltre, la revisione ha ristabilito un punto di riferimento europeo delle prestazioni ambientali, a fronte del quale i singoli porti erano anche in grado di valutare la propria gestione ambientale in relazione ad alcune domande fondamentali. 122 porti di 20 Stati europei marittimi hanno partecipato a questo sondaggio. La tabella presenta le prime 10 priorità ambientali per il 2009 insieme con quelli di esercizi simili che hanno avuto luogo nel 1996 e nel 2004, in modo che le variazioni nel tempo possano essere dimostrate. Le questioni ambientali che costantemente appaiono nel corso del tempo sono mappate con lo stesso colore.

Tabella 1: Prime 10 priorità ambientali del settore portuale europeo nel tempo

	1996	2004	2009
1	Sviluppo portuale (acqua)	Rifiuti /rifiuti portuali	Rumore
2	Qualità dell'acqua	Dragaggi: operazioni	Qualità dell'aria
3	Smaltimento rifiuti dragaggi	Smaltimento rifiuti dragaggi	Rifiuti /rifiuti portuali
4	Dragaggi: operazioni	Polveri	Dragaggi: operazioni
5	Polveri	Rumore	Smaltimento rifiuti dragaggi
6	Sviluppo portuale (aree))	Qualità dell'aria	Rapporti con la comunità locale
7	Aree contaminate	Merci pericolose	Consumo energetico
8	Perdita dell'habitat/ degrado	Bunkeraggio	Polveri
9	Volumi di traffico	Sviluppo portuale (aree)	Sviluppo portuale (acqua)
10	Scarico industriale	Scarico da nave (bilge)	Sviluppo portuale (aree)

L'inquinamento acustico è identificato come l'attuale priorità ambientale del settore portuale europeo nel suo complesso, seguita dalla qualità dell'aria. La direttiva europea sul rumore è considerata uno dei principali fattori scatenanti per l'alta priorità sul rumore, all'ordine del giorno delle politiche ambientali dei porti. L'importanza della qualità dell'aria evidenzia chiaramente la priorità data alle problematiche legate alla salute delle persone che lavorano o che vivono in prossimità dei porti, ed è in linea con l'agenda politica europea. La gestione dei rifiuti dei porti rimane prioritaria nell'ambito delle priorità ambientali del settore.



Alcuni problemi ambientali, quali le operazioni di dragaggio, lo smaltimento del materiale di risulta del dragaggio, le polveri e lo sviluppo del porto, appaiono costantemente nella "Top 10" delle priorità in Europa negli ultimi 15 anni. Tali questioni ambientali altamente prioritarie per la grande maggioranza dei porti europei costituiscono una base per la collaborazione ambientale nel settore portuale. Le due "new entry" nella "Top-10", nel 2009, vale a dire il rapporto con la comunità locale e il consumo di energia, sono considerati importanti.

Questi riflettono chiaramente le priorità politiche in materia di efficienza energetica e dei cambiamenti climatici, nonché la presa di coscienza da parte del settore portuale del significato delle buone relazioni tra porto-città e l'integrazione sociale per la gestione di un porto sostenibile.

Le Top-10 priorità ambientali per il 2009 costituiscono la base per la selezione dei temi che sono trattati con maggior dettaglio nel capitolo 4 della Guida Verde (vedere paragrafo 4.1).

2.3 Evoluzione dei porti nella gestione ambientale sostenibile

Una ben nota definizione di sostenibilità deriva dal rapporto Brundtland del 1986: "Lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni". L'equilibrio tra considerazioni di ordine sociale, economico e ambientale è la base per lo sviluppo sostenibile. L'ambito sociale si riferisce spesso ad elementi quali il contributo di occupazione diretto nelle imprese portuali nonché nelle attività collegate al porto, ad esempio l'occupazione indiretta, l'interazione e il rapporto tra porto e città, il contributo allo sviluppo della conoscenza e l'educazione, oltre alla "vivibilità" della zona circostante il porto. Dal punto di vista economico, l'utile sul capitale investito è di vitale importanza nella valutazione di eventuali progetti di sviluppo. Inoltre, l'efficienza di utilizzo della zona portuale e la fornitura di servizi per le aziende, al fine di massimizzare le loro prestazioni, sono tutti fattori economici importanti. La dimensione ambientale è collegata alle prestazioni ambientali e alla gestione. Come indicato al punto 2.1, le considerazioni ambientali possono essere diverse per ogni porto e dipendono dalla posizione specifica e dalle caratteristiche della zona portuale. La gestione ambientale dei porti marittimi nel corso degli ultimi decenni è passata da un esercizio "focalizzato" sul mare al concetto di base di un sistema integrato di gestione dell'area portuale. Il dilemma per l'Autorità portuale è che potrebbe non essere necessariamente, direttamente, legalmente responsabile per le attività, i prodotti ed i servizi dei componenti della catena logistica, ma il suo ruolo amministrativo generale, il fatto di essere proprietario o gestore delle aree (terra e acqua) e la permanenza della presenza operativa, significa che il porto rimane il punto di contatto importante, e il player che è facilmente individuabile per tutte le questioni legate all'ambiente nell'intera area portuale.

C'è un potenziale per una maggiore integrazione per consentire ai porti marittimi di agire tempestivamente al fine di agevolare le procedure e la comunicazione tra le diverse parti coinvolte nella catena logistica. Il concetto di porti come facilitatori si riferisce al contributo che i porti possono dare per aiutare l'intera comunità portuale (compresi i componenti della catena logistica) ad assicurare

conformità con la legislazione, la prevenzione dell'inquinamento, la riduzione e la mitigazione degli impatti ambientali, lo sviluppo sostenibile e le prestazioni soddisfacenti. Questo ha portato all'interno di alcuni porti l'inclusione dei loro sforzi in materia di sostenibilità, come parte della loro responsabilità sociale verso le imprese, nella loro relazione annuale, sottoposta a revisione.

2.4 La prova dei progressi nella gestione ambientale

Il settore portuale europeo ha monitorato alcuni indicatori di gestione ambientale ormai dal 1996 come parte dell'iniziativa comune ESPO - Ecoports.

L'obiettivo era quello di monitorare l'andamento nel tempo, che mettesse in risalto le tendenze in modo da aiutare sia il settore che i responsabili politici. La tabella che segue illustra i progressi compiuti dai porti marittimi europei relativamente agli indicatori selezionati nel corso del tempo. I dati per il 1996, 2004 e 2009 hanno origine dalle indagini successive intraprese da ESPO e Ecoports. I dati per il 2012 derivano dal benchmark europeo aggiornato di prestazioni di gestione ambientale per il 2012, costantemente monitorato attraverso l'analisi dei risultati del metodo di autodiagnosi (SDM).

Tabella 2: *Progresso su indicatori di performance ambientale¹*

Componente di gestione ambientale	1996	2004	2009	2012	Variazione percentuale (2004-2012)
	%	%	%	%	
L'autorità portuale ha una propria politica ambientale?	45	58	72	91	+33
La politica adottata è resa pubblica?	-	59	62	85	+26
La politica adottata mira al miglioramento degli standard ambientali oltre quelli richiesti secondo la normative vigente?	32	49	58	73	+24
Il porto pubblica una relazione annuale ambientale o un report sulla materia?	-	31	43	62	+31
Il porto dispone di personale all'uopo designato?	55	67	69	95	+28
Il porto dispone di un sistema di gestione ambientale?	-	21	48	62	+41
Viene effettuato il monitoraggio ambientale all'interno del porto?	53	65	77	80	+15
Sono stati identificati indicatori ambientali nel vostro porto in modo da monitorare le tendenze di performance ambientale?	-	48	60	71	+23

La tabella mostra chiaramente i progressi compiuti dal settore portuale nel corso degli ultimi 16 anni. Ad esempio, la tendenza dei porti ad aumentare la realizzazione di una politica ambientale, a pubblicare una relazione annuale ambientale, a stabilire le attività e le procedure per gestire i rischi, quali la designazione del personale che si occupa di ambiente, con un sistema di gestione e monitoraggio delle performance ambientali e l'uso sistematico di indicatori di prestazioni ambientali.

Le tendenze dimostrano che molto è stato raggiunto attraverso l'autoregolamentazione volontaria nel settore. ESPO è molto stimolata dalle tendenze positive e considera quali fattori scatenanti per i suoi porti membri, quello di continuare a valutare e migliorare ulteriormente le loro condizioni ambientali.

¹ Poiché indagini successive rappresentano numeri e identità diverse dei porti rispondenti, i risultati devono essere interpretati con cautela. Le tendenze sono più affidabili come indicatori di progresso rispetto alle percentuali effettive



2.5 Strumenti comuni per l'attuazione di obiettivi ambientali

Al fine di fornire indicazioni utili per il settore portuale e in generale e per le Autorità portuali, in particolare, è necessaria una corretta valutazione dei diversi strumenti che tutte o almeno un numero significativo di Autorità portuali all'interno dell'UE hanno a disposizione.

Come già sottolineato nella comunicazione della Commissione su una politica europea dei porti (COM (2007) 616), il *set-up* della gestione dei porti varia considerevolmente in tutta l'Unione. In alcuni Stati, i porti sono gestiti da soggetti privati che possiedono le aree portuali (o hanno diritti simili a quelli di un proprietario). Nella maggior parte dei casi, i porti sono gestiti da enti pubblici o imprese. All'interno di questo gruppo di Autorità portuali pubbliche, le differenze possono riguardare il grado di autonomia rispetto ad altre Autorità pubbliche, il livello di governo a cui appartengono, e la gamma di servizi che forniscono. Tuttavia però la varietà di modelli portuali europei di gestione esistenti, una serie di mezzi e strumenti che le Autorità portuali di solito hanno a loro disposizione possono essere identificati. L'elenco che segue non può essere applicabile nella stessa misura in ogni porto europeo, ma si propone di descrivere gli strumenti più comuni e gli strumenti a disposizione per affrontare le questioni di politica ambientale e per attuare gli obiettivi ambientali.

1. La "vision" portuale

In linea con le migliori *business practice*, le Autorità portuali formulano e aggiornano periodicamente la loro visione o un piano aziendale per lo sviluppo del porto.

In questa visione vengono fornite le informazioni riguardanti le tendenze per la sostenibilità e l'ambiente a livello di area portuale. Attraverso la raccolta, la combinazione e l'aggregazione (individuale) di dati può essere sviluppata e attuata una specifica politica ambientale su scala di area portuale. Dati globali possono anche facilitare l'individuazione delle eventuali limitazioni di sviluppo portuale e contribuire alla definizione di priorità e azioni ambientali.

2. La pianificazione territoriale e la gestione delle infrastrutture

In linea con la visione dei porti, i piani regolatori e le politiche adottate possono essere strumenti per affrontare le questioni ambientali nei porti. Il ruolo delle Autorità portuali all'interno di questi processi decisionali varia nell'UE (nessun ruolo, consiglio, decisione).

Nella maggior parte dei casi, le Autorità portuali hanno una responsabilità esclusiva o condivisa sia operativa che finanziaria per la gestione delle infrastrutture portuali (ad esempio, banchine e piazzali). Queste competenze di gestione delle infrastrutture, e, in particolare, le competenze per l'ambiente, le infrastrutture, come le infrastrutture connesse alla fornitura di energia su banchina, ai sistemi di bunke-

raggio, alle reti intelligenti, al trattamento delle acque reflue ecc, potrebbe anche essere uno strumento utile per le Autorità portuali, al fine di realizzare gli obiettivi ambientali.

Un moderno dibattito in materia di trasporto deve comprendere anche elementi infrastrutturali "soft". Nel suo recente documento di lavoro sulla politica "Ten-T", la UE stabilisce che la "rete centrale" all'interno della politica "Ten-T" non contiene soltanto le "infrastrutture materiali", come nuove connessioni idroviarie / stradali / ferroviarie, ma anche sistemi intelligenti di gestione del traffico e dei rispettivi strumenti. Strumenti come la gestione del traffico, zone a basse emissioni e zonizzazione ambientale potrebbero effettivamente diventare parte di una più ampia politica di sviluppo sostenibile nelle aree portuali. Spesso questa discussione è strettamente legata al rapporto tra porti e città.

3. Bandi di gara e / o concessioni

Nella maggior parte dei casi, l'accesso all'area portuale dalla terraferma è una condizione preliminare per la fornitura di servizi di movimentazione merci. Altre attività portuali connesse sono spesso eseguite anche su aree concesse dall'Autorità portuale, che possiede/gestisce i terreni, o che ha diritti analoghi a quelli del "padrone di casa".

Attualmente non esiste un diritto derivato dell'UE in materia di concessioni portuali, anche se l'interesse della Commissione per le concessioni portuali è aumentato di recente. La UE sta valutando un'iniziativa legislativa o non legislativa orizzontale in materia di concessioni che consenta di ottenere chiarezza e certezza del diritto per quanto riguarda le norme in materia di aggiudicazione di contratti di concessione. Questa iniziativa sottolinea l'importanza dello strumento della concessione. Sia l'aggiudicazione della concessione che il numero delle clausole di concessione possono essere rilevanti al fine di attuare gli elementi di una politica ambientale all'interno di un'area portuale.

In stretta relazione con le concessioni, la proprietà (o simili diritti sulle aree) degli enti di gestione del porto di aree portuali, li rendono in grado di supportare l'attuazione pratica di una politica ambientale. L'accesso da terra ai porti può per esempio essere subordinata a specifiche precondizioni (ambientali). In alcuni casi, le Autorità portuali hanno un mandato di espropriare i proprietari di terreni al fine di servire gli interessi pubblici. A volte sono le stesse Autorità portuali ad esercitare i diritti di priorità, come un diritto di prelazione (per acquistare l'area portuale).

4. Diritti portuali

Quando si utilizzano i porti, i vettori devono pagare molti diritti connessi con l'uso del porto e le sue infrastrutture, nonché per i servizi forniti dagli operatori dei terminali; i piloti, i rimorchiatori portuali ecc. Questi potrebbero essere gli strumenti della politica per favorire ad esempio l'uso di navi meno inquinanti. La UE è favorevole a tale approccio secondo la sua comunicazione su una politica europea dei porti (COM (2007) 616).

Si noti che gli utenti dei porti e gli armatori sono le parti principali responsabili per utilizzare le più avanzate tecnologie disponibili e sostenibili in linea con il principio che chi inquina paga. In alcuni casi, però, le Autorità portuali possono scegliere di stimolare ulteriormente l'applicazione di tali tecnologie per un periodo limitato di tempo, per esempio attraverso l'applicazione di sistemi di incentivi che ricompensano il miglioramento delle prestazioni in tema.

5. Implementazione

In alcuni casi, le Autorità portuali hanno il potere di mettere in atto norme ambientali locali e di avere un ruolo di implementazione. Oltre a questi strumenti generali, l'Autorità portuale ha anche la possibilità, spesso in collaborazione con gli utenti dei porti, di realizzare progetti specifici per migliorare sia la sostenibilità che le prestazioni ambientali all'interno dell'area portuale o di affrontare specificamente i problemi particolari relativi ad una zona del porto, per migliorare la vivibilità all'interno della comunità vicina. Esempi di tali progetti sono riportati nell'Allegato 1.

3. Guida per una gestione ambientale sistematica

3.1 Quadro di riferimento per la gestione ambientale

Il concetto di gestione ambientale in porto è stato principalmente sviluppato in Europa negli ultimi 15 anni. Tale sviluppo è stato il risultato della collaborazione tra settore portuale, istituti di ricerca e organizzazioni specialistiche. Il quadro di riferimento per questa collaborazione è stato sviluppato per il tramite di attività congiunte istituite e finanziate da principali partners portuali con il cofinanziamento di Programmi Europei di Ricerca e Sviluppo come, ad esempio, Eco-Information (1997-2000) e ECO-PORTS (2002-2005). La cooperazione tra esperti del settore portuale, ricercatori accademici e organizzazioni specialistiche, è risultata essere un potente strumento per l'elaborazione di un quadro di riferimento funzionale per soluzioni efficaci ed efficienti da sviluppare per implementare strategie e produrre un miglioramento continuo dell'ambiente portuale.

Alla luce delle differenze tra porti e tra la mutevole natura delle sfide in materia ambientale che i porti devono gestire, l'istituzione di un quadro di riferimento, o di un sistema per la gestione ambientale, è ritenuto di fondamentale importanza da ESPO. Un approccio sistematico alla gestione ambientale consente una continua individuazione delle priorità di un singolo porto mentre introduce una struttura organizzativa funzionale che fissa gli obiettivi, attua misure, monitorizza gli effetti, valuta, rivede e adotta azioni correttive quando e dove necessario. In questo modo i porti possono ottenere e dimostrare un continuo miglioramento ambientale.

3.2 Strumenti e metodologie

Gli strumenti e metodologie EcoPorts forniscono il quadro che assiste i porti nella loro gestione ambientale. EcoPorts è divenuto parte integrante di ESPO nel Gennaio 2011. Gli strumenti EcoPorts sono parte dei servizi che ESPO eroga ai porti suoi associati per mezzo della piattaforma tecnologica www.ecoport.com.

Self Diagnosis Method (SDM)

Il Self Diagnosis Method (SDM) è uno strumento ben radicato e ampiamente adottato. Esso è una efficiente metodologia, sia in termini di costi che di tempo, per individuare i rischi ambientali e stabilire le priorità d'azione e di conformità. L'SDM è una sintetica "checklist" con la quale i responsabili dei porti possono auto valutare il programma di gestione ambientale del loro porto in relazione sia alle performance di settore che agli standard internazionali. La "checklist" dell'SDM fa riferimento ai settori della strategia ambientale (concentrandosi su attività, aspetti, obiettivi e finalità), organizzazione della gestione del personale, formazione professionale ambientale, comunicazione, gestione operativa, pianificazione delle emergenze, monitoraggio, verifica e revisione. Le risposte dei singoli porti sono gestite confidenzialmente e l'SDM non è un esercizio "promosso" o "bocciato". Le rispo-



ste sono inserite in un database e ciò contribuisce a costruire un “benchmark di performance” del settore portuale.

Una volta completata la “checklist” l’Autorità portuale aderisce alla rete EcoPorts ed ha accesso ai servizi di ESPO, “SDM Review” e “Port Environmental Review System (PERS)”. I porti sono incoraggiati a presentare i propri SDM alla revisione al fine di ricevere suggerimenti e “feedback” in via riservata. Le risposte dei singoli porti sono gestite anonimamente e strettamente riservate. La revisione analitica comprende: (a) un confronto tra le risposte del porto rispetto al “benchmark di performance” europeo; (b) un’analisi delle differenze tra l’attuale organizzazione del porto e le “performance” ed i requisiti fissati dagli standard di gestione ambientale (ISO 14001 e PERS); (c) una analisi SWOT (punti di forza, debolezze, opportunità, minacce) delle performance della gestione ambientale del porto; (d) una relazione analitica contenente l’avviso e le raccomandazioni degli esperti sullo stato attuale e sull’ulteriore sviluppo del programma portuale di gestione ambientale. I risultati ottenuti dall’SDM nel tempo forniscono una coerente revisione periodica dei progressi. I risultati ottenuti dall’SDM possono essere efficacemente utilizzati in relazioni annuali e le informazioni raccolte possono essere direttamente incluse in sistemi più formali di revisione. Inoltre, l’SDM costituisce ausilio all’implementazione delle raccomandazioni di ESPO.

I porti europei ritengono che l’SDM sia uno strumento molto efficace per elaborare il proprio programma di gestione ambientale, come anche per relazionare sui progressi e per aumentare la consapevolezza ambientale del personale interno. La natura dello strumento lo rende applicabile e utile ai porti di diverse dimensioni e nelle diverse fasi di sviluppo delle loro priorità ambientali. L’SDM è utilizzato da alcuni dei più grandi porti europei, da porti con una gestione ambientale già certificata (es. PERS, ISO 14001 o EMAS), come anche da piccoli porti che desiderano avviare un processo di auto valutazione e creare una consapevolezza sui temi ambientali.

Port Environmental Review System (PERS)

Negli ultimi 10 anni con il continuo sostegno e riconoscimento di ESPO, il “Port Environmental Review System (PERS)” ha affermato la sua reputazione come l’unico standard di gestione ambientale specifico per il settore portuale. Il PERS trae origine dal lavoro svolto dai porti stessi ed è specificatamente disegnato per assistere le Autorità portuali con l’organizzazione funzionale necessaria a produrre i risultati di sviluppo sostenibile. L’elemento “porto” è particolarmente importante.

Vi è una pleora di suggerimenti disponibili su temi ambientali di carattere generale, ma la natura molto specialistica dei temi ambientali in area portuale che le Autorità portuali devono gestire, implica che un metodo “fatto in casa” è assolutamente fondamentale. Nell’incorporare i principali requisiti riconosciuti dagli standard di gestione ambientale (es. ISO 14001), il PERS è adattato per produrre una efficace gestione ambientale del porto e la sua implementazione può essere indipendentemente certificata dal Lloyd’s Register. Inoltre, lo schema si è sviluppato sulle raccomandazioni di ESPO e fornisce ai porti chiari obiettivi ai quali guardare.

Gli interessi dei porti sono sempre più sotto pressione nell’uniformarsi alla legislazione e alle relazioni sulla qualità ambientale, e alla misura dell’efficienza del sistema stesso di gestione. Molti porti hanno pertanto un interesse a introdurre un Sistema di Gestione Ambientale (EMS), ma trovano difficoltà nel rendere il loro personale disponibile alla sua introduzione. PERS affronta questa criticità essendo al tempo stesso credibile e facile da usare, senza necessitare troppo in termini di risorse e di tempo. Sviluppato dai porti per i porti, il PERS è disegnato per fornire elementi chiave, come la “environmental policy statement” – una descrizione standard dell’organizzazione di gestione ambientale in essere – e un quadro generale degli aspetti ambientali delle attività portuali.



ECOPORTS
PERS CERTIFIED

3.3 Altri sistemi

Oltre agli strumenti di EcoPorts ci sono altri standard di gestione ambientale ben affermati che i porti possono scegliere di utilizzare come ad esempio l'ISO 14001 e l'EMAS. Sebbene questi non siano mirati specificatamente al settore, essi sono ampiamente riconosciuti.

ISO 14001

Lo standard ISO 14001 prevede requisiti specifici per un sistema di gestione ambientale che permette ad un'organizzazione di sviluppare ed implementare strategie e obiettivi che tengano in considerazione diversi obblighi, anche giuridici, ai quali l'organizzazione deve attenersi. Esso prevede anche informazioni sui principali aspetti ambientali e si applica a quegli aspetti ambientali che l'organizzazione identifica come quelli che può controllare e/o può influenzare. Di per se stesso lo standard ISO 14001 non fissa criteri specifici di performance ambientale. Esso è applicabile ad una qualsiasi organizzazione che si prefigge di istituire, implementare, mantenere e migliorare il sistema di gestione ambientale, per garantire a se stessa la conformità alla propria strategia e dimostrare l'aderenza allo standard ISO 14001 per:

- 1 - fare un'auto-determinazione e un'auto-dichiarazione;
- 2 - ricercare la conferma della sua conformità da parte di soggetti interessati nell'organizzazione, come ad esempio i suoi clienti o
- 3 - ricercare conferma della propria auto-dichiarazione da parte di soggetti esterni all'organizzazione, o
- 4 - ottenere la certificazione/registrazione del proprio sistema di gestione ambientale da parte di un'organizzazione esterna.

Tutti i requisiti contenuti nello standard ISO 14001 sono intesi integrabili in un qualsiasi sistema di gestione ambientale. Il grado di applicazione dipenderà da fattori quali: la strategia ambientale dell'organizzazione; la natura delle sue attività, i prodotti e servizi, il luogo e le condizioni nel quale opera.

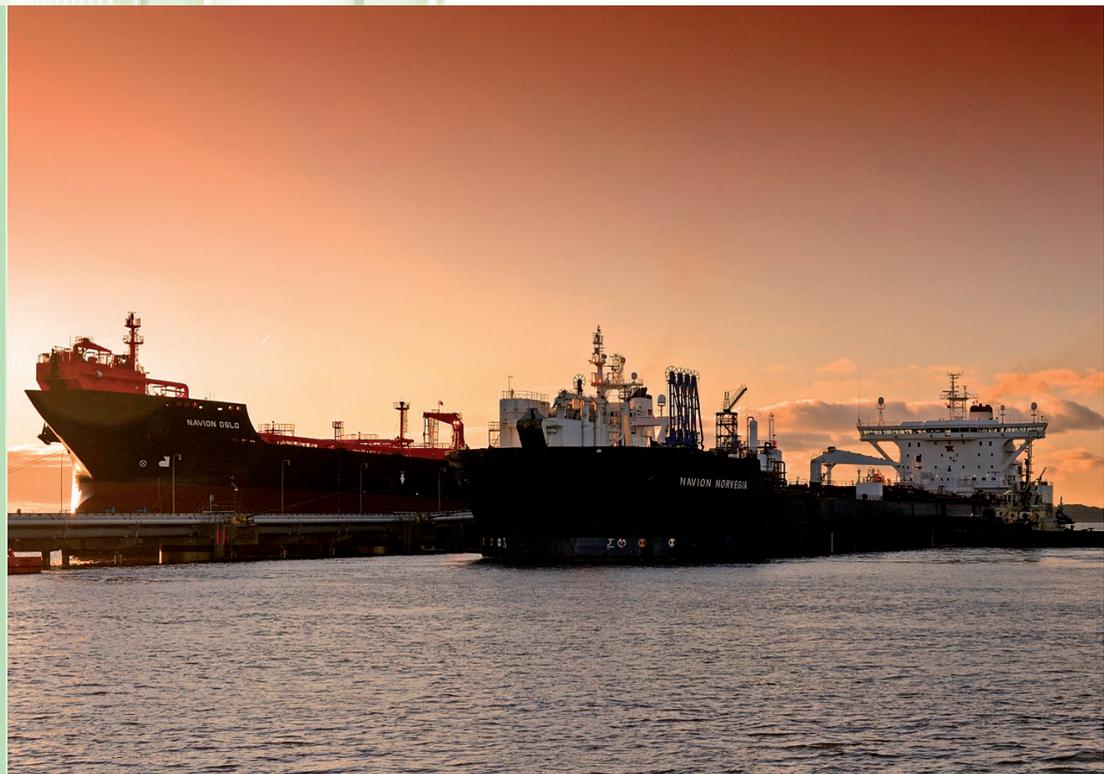
EMAS

L'EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) dell'Unione Europea è uno strumento di gestione per le società e le organizzazioni finalizzata a valutare, relazionare e migliorare le loro performance ambientali. Lo schema è disponibile dal 1995 e inizialmente era riservato alle società del settore industriale. Dal 2001 EMAS è stato reso disponibile a tutti i settori economici compreso quello dei servizi, pubblici e privati. Nel 2009 il Regolamento EMAS è stato rivisto e modificato per la seconda volta. Il Regolamento (CE) n.1221/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 Novembre 2009 sulla partecipazione volontaria delle organizzazioni nello schema Comunitario di gestione e verifica ambientale (EMAS) è stato pubblicato il 22 Dicembre 2009 ed è entrato in vigore l'11 Gennaio 2010.

3.4 Raccomandazioni

ESPO raccomanda a tutti i porti associati di lavorare per istituire e mantenere un approccio sistematico alla gestione ambientale nella forma di schema quadro o sistema. L'unico metodo testato e specifico dedicato al settore portuale per farlo è quello di utilizzare gli strumenti e le metodologie di EcoPorts. Inoltre, standard di gestione ambientale ben affermati, come ad esempio ISO 14001 e EMAS, sono disponibili sul mercato. ESPO sostiene pienamente il metodo EcoPorts e, di fatto, gestisce l'utilizzo degli strumenti di EcoPorts come parte dei servizi che essa offre ai propri associati. ESPO pertanto suggerisce ai porti europei, in particolare a quelli che si avviano ad istituire un sistema di gestione ambientale di:

- 1 - Aderire alla rete EcoPorts e registrarsi su www.ecoport.com;
- 2 - Completare la "checklist" dell'SDM;
- 3 - Utilizzare i risultati dell'SDM per individuare lo stato attuale del loro programma di gestione ambientale e per stabilire le priorità di azione;
- 4 - Implementare il PERS e ottenere la certificazione;
- 5 - Considerare di ottenere la certificazione ISO 14001 o EMAS;
- 6 - Elaborare periodicamente relazioni ambientali da rendere disponibili al pubblico. In questo senso lo standard della "Global Reporting Initiative" (GRI) può essere di ausilio.



Inoltre, ESPO raccomanda a quei porti che hanno già la certificazione ISO 14001 o EMAS di aderire alla rete EcoPorts registrandosi al sito www.ecoport.com completando la "checklist" dell'SDM. Ciò è importante per il settore portuale europeo giacché i risultati dell'SDM consentono la creazione e l'aggiornamento del "benchmark" europeo di performance nella gestione ambientale. Questo rafforza la trasparenza attraverso relazioni periodiche ambientali e l'individuazione delle priorità.

4. Un metodo per affrontare le priorità ambientali

4.1 Introduzione

In questa sezione vengono trattate le principali priorità ambientali per i porti europei. Obiettivo generale è quello di determinare la visione del settore portuale europeo con riferimento alla gestione delle sue priorità e di dimostrare in termini pratici il proprio impegno e autoregolamentazione. I temi prioritari individuati comprendono: (1) gestione della qualità dell'aria, (2) risparmio energetico e cambiamenti climatici, (3) gestione dell'inquinamento acustico, (4) gestione dei rifiuti e (5) gestione delle acque (sia in termini di consumo che di quantità). Questi temi prioritari sono stati sempre considerati tali dal settore portuale europeo in tutte le indagini condotte da ESPO/EcoPorts negli ultimi 15 anni, come illustrato nella tabella 1 pag. 13. Altre priorità, come ad esempio la gestione dei rapporti con la comunità portuale e gli aspetti connessi allo sviluppo di progetti portuali, non sono intenzionalmente trattate in questa "Green Guide". Ciò in quanto oggetto di altri lavori, passati o attuali, di ESPO come riportato alla sezione 4.7.

Il livello di analisi per ognuna priorità innanzitutto illustra le relative sfide e gli elementi guida per azioni da parte delle Autorità portuali nei rispettivi settori. Quindi, si fornisce una guida in termini di potenziali opzioni di risposta classificate secondo lo schema delle cinque categorie introdotte alla sezione 1.2. La sezione sistematicamente affronta il modo con cui i porti possono rispondere alle sfide individuate facendo il pieno utilizzo delle loro competenze "landlord", Autorità portuale, gestore dell'infrastruttura, prestatore di servizio o gestore dell'area. Per la classificazione sistematica e presentazione delle diverse opzioni, la Guida distingue e struttura le azioni dell'Autorità portuale verso migliori performance ambientali in 5 categorie: esemplificare, consentire, incoraggiare, coinvolgere e far rispettare.

Come illustrato nella sezione 2.1, le Autorità portuali europee differiscono in termini di organizzazione, potere contrattuale, conoscenze e professionalità sulle quali contare al momento dell'azione. Conseguentemente, anche in situazioni e responsabilità paragonabili, l'effettiva implementazione degli impegni da parte dei porti lascia ampi spazi ai diversi metodi di approccio per gestire temi simili. Sapendo ciò, la Guida si prefigge di fissare un metodo propositivo per le Autorità portuali che agiscono quali organizzazioni responsabili dell'ambiente. In questo senso si intende che le Autorità portuali si impegnino ad assumersi la loro parte per gestire le esternalità che derivano dalle attività portuali. Inoltre, i porti sono impegnati a lavorare insieme alle rispettive comunità portuali per gestire efficacemente le sfide della gestione ambientale. Questa cooperazione riconosce contemporaneamente il diritto di vivere in un ambiente pulito e i margini necessari per operare un servizio portuale. Una metodologia comune non necessariamente implica un eguale livello di responsabilità per tutte le Autorità portuali. Rimane in capo ad ogni singolo porto valutare le proprie responsabilità rispetto alle natura specifica delle sfide che affronta. La "Green Guide" non vuole definire opzioni di risposte valide per tutte le situazioni e applicabili da tutte le Autorità portuali. Riconoscendo l'esigenza di flessibilità del singolo, la Guida lascia abbastanza spazio alle singole Autorità portuali di definire le proprie strategie e di attuare azioni in funzione della loro rispettiva posizione in termini di organizzazione, mezzi finanziari, competenze e potere contrattuale.

Ciononostante, è improbabile che un'Autorità portuale non abbia una infrastruttura da gestire, nessun sito da assegnare, nessuna propria attività da ottimizzare, nessuna informazione o conoscenza da condividere, nessun potere per regolare/indagare/applicare, e nessuna risorsa finanziaria da asse-

gnare. Pertanto la Guida dà un quadro generale e strutturato delle opzioni di risposta secondo le cinque categorie e si attende che le Autorità portuali diano una priorità a quelle opzioni sulla base della loro situazione specifica e delle risorse finanziarie, pienamente consapevoli che “non fare nulla” non è un’opzione per un porto che vuole affrontare seriamente i temi di questa sezione.

Si dovrebbe notare che gli esempi riportati di seguito sono indicativi piuttosto che esaustivi. Inoltre, non tutti gli esempi e in alcuni casi neanche tutte le cinque categorie sono per tutti i porti.

La “Green Guide” è accompagnata da un allegato on-line (vedi allegato 1) di buone pratiche che dimostrano in termini concreti alcune delle opzioni di risposta che sono solo genericamente illustrate nelle sezioni seguenti.



4.2 Gestione della qualità dell'aria

Sfide

La qualità dell'aria è un tema di prioritaria importanza nell'agenda ambientale e politica. Gli effetti degli sostanze inquinanti dell'atmosfera come, ad esempio CO, NO_x, SO₂, idrocarburi (HCs), particelle organiche volatili, piombo e particolati variano in termini di spazio e dimensioni a livello locale, regionale e globale.

Rapporti elaborati dalla World Health Organisation (WHO) e dalla Agenzia ambientale europea (EEA) evidenziano regolarmente i potenziali effetti degli inquinanti atmosferici sulla salute umana. L'inquinamento atmosferico è sempre al centro dell'attenzione pubblica ed è spesso soggetto a controlli. La Commissione Europea ha chiaramente dato la priorità all'implementazione e al far rispettare la pertinente legislazione europea, specialmente la Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria. Numerosi Stati Membri sono stati denunciati alla Corte di Giustizia – o sono già stati condannati per la violazione dei livelli di qualità dell'aria.

La Commissione Europea ha avviato una complessiva revisione della sua politica in materia che si concluderà al più tardi nel 2013². L'obiettivo dell'Unione Europea è quello di raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino effetti e rischi inaccettabili sull'uomo e sull'ambiente. Il documento di lavoro della Commissione Europea giustifica l'esigenza di una revisione affermando che "è necessaria una pronta azione per ridurre ulteriormente le emissioni nell'aria dei più problematici inquinanti come, ad esempio, particolati, ozono a livello del terreno e diossido di nitrogeno"³. Si discute se i trasporti non siano uno dei settori dove le attuali politiche mirate, a livello UE e nazionale, non abbiano pienamente raggiunto i risultati attesi. Ciò è attribuito a diversi fattori come, ad esempio, l'aumento dei volumi di traffico, la qualità dei combustibili marini utilizzati, la più lenta modernizzazione delle flotte di veicoli rispetto al previsto, e le differenze registrate tra le emissioni derivanti dall'operatività dei veicoli rispetto agli EURO standard fissati. In generale, si prevede che la legislazione europea in tema di qualità dell'aria verrà resa più rigorosa negli anni a venire.

Frequentemente i porti sono situati all'interno o nelle vicinanze di aree urbane densamente popolate che subiscono un critico inquinamento atmosferico. Inoltre i porti, essendo i principali nodi di collegamento che uniscono le catene di trasporto internazionale e le relative attività economiche, sono spesso inseriti in aree geografiche sensibili dal punto di vista della qualità dell'aria. Sebbene le emissioni derivanti dalle attività portuali contribuiscano solo parzialmente ai problemi di qualità dell'aria nei porti e nelle loro vicinanze, questi problemi possono influenzare negativamente l'immagine dei porti presso le aree residenziali circostanti e mettere una seria pressione sulle ambizioni di sviluppo portuale. In effetti, la qualità dell'aria è molte volte al centro del dibattito politico e sociale sui piani di sviluppo economico e sui progetti di sviluppo portuale. Le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dalle attività portuali costituiscono, pertanto, una priorità per le Autorità portuali europee. La principale sfida che le Autorità portuali devono affrontare è quella di applicare adeguati meccanismi di controllo in modo da gestire e ridurre l'inquinamento atmosferico generato dalle attività portuali.



² http://ec.europa.eu/environment/air/review_air_policy.htm

³ Commission Staff Working Paper on the implementation of EU Air Quality Policy and preparing for its comprehensive review (SEC(2011)342 definitivo)

Guida – Gestione della qualità dell’aria

Esemplificare: fissate buoni esempi nella gestione delle vostre attività

- Investite in flotte a bassa emissione ed efficienza energetica (veicoli e navi);
- Utilizzate vostre attrezzature (es. gru mobili e fisse);
- Utilizzate combustibili a bassa emissione (di zolfo, carbone, PM) per le vostre flotte (auto, trattori, imbarcazioni di servizio) e attrezzature (es. gru mobili e fisse);
- Investite in progetti che dimostrino la fattibilità di nuove tecnologie che riducano ulteriormente l’inquinamento atmosferico rispetto alla situazione corrente;
- Predisponete rapporti e comunicate i successi dell’Autorità portuale.

Consentire: create le condizioni che facilitino gli utilizzatori e rafforzino le migliori performance

- Realizzate quanto propedeutico o completate gli impianti necessari a fornire energia elettrica alle navi (cablaggio, convertitori di frequenza, trasformatori);
- Date lo spazio necessario in ambito portuale per gli impianti LNG;
- Ponete in essere tecnologie (es. schermi anti-vento, zone di separazione) per impedire la dispersione di polveri nelle attività relative alle rinfuse solide e/o nel traffico stradale.

Incoraggiare: incentivate gli utilizzatori maggiormente eco-compatibili

- Applicate uno schema di incentivazione per armatori e operatori che dimostrino performance ambientali di rilievo (es. migliori di quanto richiesto dalla legge);
- Applicate uno schema di incentivazione a sostegno di armatori e operatori che utilizzano energia elettrica fornita da terra;
- Applicate uno schema di incentivazione a sostegno degli operatori terminalisti che investono in impianti/attrezzature terminalistiche moderne;
- Date visibilità ai soggetti migliori con l’istituzione di premi del tipo “migliori risultati dell’anno”.

Coinvolgere: gli utenti e/o le Autorità nel condividere esperienze e professionalità

- Create e mantenete un database, in stretta collaborazione con gli utenti, di tutte le emissioni derivanti dalle attività portuali e dai loro effetti sulla qualità dell’aria a livello locale e regionale;
- Organizzate progetti pilota congiunti e studi di fattibilità insieme agli utenti del porto, specialmente nelle aree e nei settori con responsabilità che si sovrappongono. In questo modo l’Autorità portuale può creare un senso di condivisione sulle sfide che riguardano la qualità dell’aria;
- Condividete mezzi e professionalità (es. partecipate all’organizzazione di workshop e alla assunzione di esperti) per migliorare la qualità dell’aria;
- Lavorate insieme agli utenti del porto e alle autorità competenti in vista della messa in opera di infrastrutture per il rifornimento di corrente elettrica da terra o di LNG.

Far rispettare: fissate le regole e assicuratevi il rispetto

- Limitate l’ingresso ai veicoli (camion/chiatte/treni) in alcune parti dell’area portuale con la realizzazione di zone a basse emissioni;
- Controllate le performance dei concessionari/operatori introducendo nei rispettivi atti/autorizzazioni gli standard previsti in merito alle emissioni;
- Inserite criteri sulle emissioni e buone pratiche operative nei processi di selezione dei concessionari;
- Fate ispezioni per garantire che gli utenti e/o i concessionari (o operatori autorizzati) siano conformi alle norme e agli accordi contenuti nei rispettivi atti.

4.3 Risparmio energetico e cambiamenti climatici

Sfide

Con riferimento ai trasporti, il tema più citato a livello mondiale in materia di ambiente è quello del riscaldamento terrestre/cambiamenti climatici. Esso si pone al centro del dibattito sullo sviluppo sostenibile ed è oggetto della maggiore attenzione da parte dei media, dell'opinione pubblica, delle organizzazioni governative e non.

Il "World's Energy Outlook" dell'Agenzia Internazionale dell'Energia (IEA) fornisce un panorama globale degli sviluppi previsti nel 2035 della domanda, del commercio e degli investimenti energetici. Secondo questo rapporto, il petrolio costituirà ancora il combustibile dominante nel mix energetico primario, ciò a causa della crescita del settore dei trasporti. Comunque il gas diverrà sempre più importante. Il carbone rimarrà la risorsa portante per la produzione di energia elettrica. Le fonti energetiche rinnovabili saranno in grado di affermarsi solo se verrà reso disponibile un sostegno da parte del settore pubblico. Si prevede che l'utilizzo di bio-combustibili cresca rapidamente fino nel 2035. La quota di energia nucleare aumenterà solo marginalmente. Ciò comunque dipenderà in gran parte dalle decisioni a livello politico e dal sostegno dell'opinione pubblica. La domanda di energia in Europa è elevata e si prevede che cresca nei prossimi anni. La produzione di energia con fonti combustibili fossili, come ad esempio carbone, petrolio e gas naturale, comporta emissioni di CO₂ con conseguenze sul clima (effetto serra). Drastici cambiamenti del clima globale avrebbero un effetto irreversibile, come lo scioglimento dei ghiacci polari in Groenlandia e in Antartide e, nel lungo periodo, l'innalzamento del livello dei mari.



I fattori che guidano la politica energetica dell'UE sono la sicurezza dell'approvvigionamento e il contrastare i cambiamenti climatici. Questa politica e le relative direttive, come ad esempio la Direttiva sulle fonti rinnovabili del 2009, contengono obiettivi vincolanti per garantire entro il 2020:

- una riduzione di almeno il 20% rispetto ai livelli del 1990 delle emissioni effetto serra;
- il 20% di tutta l'energia utilizzata in Europa sia prodotta da fonti rinnovabili come, ad esempio, biomasse, eolica, solare, idrica;
- una riduzione del 20% dell'utilizzo primario di energia rispetto alle previsioni ottenute migliorando l'efficienza energetica.

Nel Novembre 2010 è stata pubblicata la Strategia Energetica 2011-2020. Questa strategia sarà integrata con una prospettiva a lungo termine (Roadmap 2050) per ridurre le emissioni di gas serra dell'80-95% prima del 2050.

Come "gateways" della maggior parte del commercio estero dell'Unione, i porti sono un elemento fondamentale delle catene logistiche disegnati per essere il collegamento vitale tra le industrie, i loro mercati, le fonti di approvvigionamento. I porti sono spesso anche il luogo dove si svolgono attività industriali, le quali necessitano di energia per i loro processi di produzione. Il consumo di energia e le emissioni di gas serra dello shipping e del settore portuale stanno sempre più al centro dell'attenzione della politica e dell'opinione pubblica.

Guida – Risparmio energetico e cambiamenti climatici

Esemplificare: fissate buoni esempi nella gestione delle vostre attività

- Gestite sistematicamente il consumo energetico (es. uffici a basso consumo energetico, utilizzo veicoli elettrici) e migliorate l'efficienza energetica;
- Calcolate l'impronta carboniosa (carbon footprinting) dell'Autorità portuale e stabilite obiettivi di riduzione fino alla "neutralità carboniosa";
- Utilizzate energie da fonti rinnovabili laddove possibile nelle attività dell'Autorità portuale e per produrre energie rinnovabili nelle aree portuali;
- Adottate la "World Ports Climate Declaration";
- Predisponete i rapporti e comunicate i successi dell'Autorità portuale.

Consentire: create le condizioni che facilitino gli utilizzatori e rafforzino le migliori performance

- Realizzate quanto propedeutico o completate gli impianti necessari a fornire energia elettrica alle navi (cablaggio, convertitori di frequenza, trasformatori);
- Consentite l'erogazione e produzione di energie rinnovabili in area portuale come pure impianti LNG/CNG/ricarica elettrica;
- Create lo spazio, gli impianti e le situazioni affinché le imprese lavorino insieme secondo un concetto di ecologia industriale;
- Realizzate le condizioni (es. sistemi IT, gestione del traffico navale) per efficienti servizi alle navi e il loro movimento (es. sistemi slot).

Incoraggiare: incentivate gli utilizzatori maggiormente eco-compatibili

- Applicate uno schema di incentivazione per armatori e operatori che hanno un Piano di gestione dei carboni e dimostrino miglioramenti;
- Applicate uno schema di incentivazione a sostegno di armatori e operatori che utilizzano energia elettrica fornita da terra;
- Applicate uno schema di incentivazione a sostegno degli operatori terminalisti che investono in impianti/attrezzature terminalistiche che utilizzano meno energia e/o utilizzano fonti energetiche alternative;
- Inserite negli atti di concessione incentivi per la riduzione dell'impronta carboniosa;
- Date visibilità ai soggetti migliori con l'istituzione di premi del tipo "migliori risultati dell'anno".

Coinvolgere: gli utenti e/o le Autorità nel condividere esperienze e professionalità

- Lavorate insieme agli utenti e alle altre autorità competenti per realizzare le opportune infrastrutture da/per l'area portuale che consentano l'utilizzo efficiente dal punto di vista "carbonioso" delle modalità di trasporto;
- Lavorate insieme agli utenti del porto e alle autorità competenti in vista della messa in opera di infrastrutture per il rifornimento di energia elettrica da terra o di LNG;
- Lavorate insieme agli utenti portuali per calcolare l'impronta carboniosa (carbon footprinting) dell'area portuale;
- Condividete mezzi e professionalità con gli utenti portuali e gli operatori terminalisti per migliorare l'efficienza energetica e ridurre l'impronta carboniosa.

Far rispettare: fissate le regole e assicuratele il rispetto

- Controllate le performance dei concessionari/operatori introducendo nei rispettivi atti/autorizzazioni gli standard previsti in merito al consumo e all'efficienza energetica;
- Inserite criteri di consumo e di efficienza energetica e buone pratiche operative nei processi di selezione dei concessionari;
- Fate ispezioni per garantire che gli utenti e/o i concessionari (o operatori autorizzati) siano conformi alle norme ed agli accordi contenuti nei rispettivi atti.

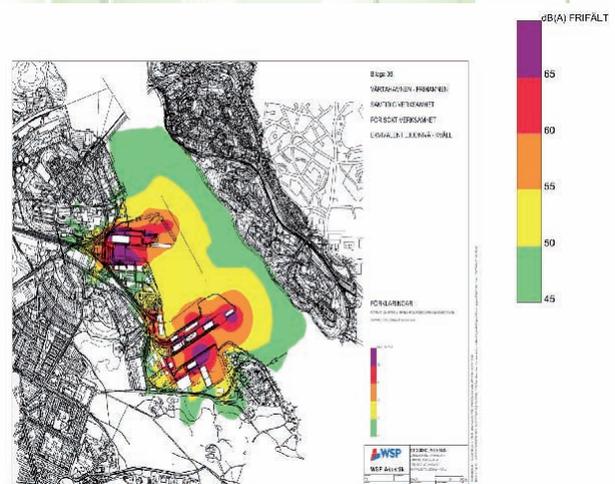
4.4 Gestione del rumore

Sfide

L'inquinamento acustico, il livello eccessivo o di disagio del rumore non voluto in una particolare area, è il disturbo più spesso citato in relazione ai trasporti. Inoltre, essendo sgradevole, il rumore contribuisce a problemi di salute come stress, malattie cardiovascolari e perdite di udito. Esso può anche disturbare sonno e lavoro. Le persone si sentono maggiormente disturbate dal rumore che da ogni altra forma di inquinamento. L'inquinamento acustico è un grosso problema sociale ed ha forti ripercussioni per le attività portuali. Si deve anche riconoscere che il rumore ha una parte importante nella giurisprudenza sui diritti umani della Convenzione Europea sui Diritti Umani. Le principali fonti di inquinamento acustico nei porti non hanno solo origine direttamente dalle attività portuali ma anche dal traffico (stradale, ferroviario, marittimo) e dall'industria.

Esistono molte linee guida per la misura e valutazione dell'inquinamento acustico, come, ad esempio, le "Guidelines for Community Noise 1999" della "World Health Organisation" (WHO), lo Standard Internazionale ISO 1996-1:2003 "Acoustic, description, measurement and assessment of environmental noise", il BS 4142: 1997 Methods for determining the level of industrial noise affecting mixed residential and industrial areas" e il recente e molto importante documento della comunità portuale dal titolo "Good Practice Guide on Port Noise Mapping and Management"⁴ elaborato dai partners del Progetto NoMEPorts ("Noise Management in European Ports"). Queste linee guida assistono i porti ad adempiere agli obblighi legislativi regionali di cui alla Direttiva relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (2002/49/EC) e alle trasposizioni nazionali con i rispettivi valori soglia. In linea con gli obiettivi della Direttiva ci dovrebbe essere un approccio comune alle attività portuali, traffico e industria portuale compresi, "per evitare, impedire o ridurre sulla base delle priorità gli effetti dannosi, disagio compreso, dovuti all'esposizione ai rumori"⁵. Queste linee guida riconoscono che l'inquinamento ambientale acustico è un problema significativo in tutta l'Unione Europea. Sempre più informazioni sono a disposizione sugli effetti del rumore sulla salute, per esempio, la più recente pubblicazione congiunta della "World Health Organisation" e del "Joint Research Centre" della Commissione Europea⁶, mostra che il rumore dovuto al traffico ammonterebbe a oltre un milione di anni di salute persi annualmente negli Stati Membri dell'Unione Europea e negli altri Paesi dell'Europa occidentale⁷.

La principale sfida nella gestione del rumore per i porti è la vicinanza con le aree residenziali. I porti più nuovi con aree di separazione e una buona progettazione possono garantire misure di mitigazione adeguate agli standard più elevati.



Esempio di mappa del rumore - Porti di Stoccolma

⁴ http://www.ecoport.com/templates/frontend/blue/images/pdf/good_practice_guide.pdf

⁵ 2002/49/EC

⁶ WHO-JRC, 2011: Report on "Burden of disease from environmental noise".

⁷ UE Com/2011/0321

Guida – Gestione del rumore

Esemplificare: fissate buoni esempi nella gestione delle vostre attività

- Istituite un Piano di Gestione del rumore in linea con la “Good Practice Guide on Port Area Noise Mapping and Management” elaborata dai partners del Progetto NoMEPorts⁸;
- Monitorate il rumore in porto per determinare i termini del problema, l’origine delle fonti significative di rumore e l’efficacia delle azioni di rimedio;
- Acquistate le migliori tecnologie disponibili (silenziatori per mezzi e impianti);
- Investite in progetti che dimostrino la fattibilità di nuove tecnologie per migliorare la situazione corrente.

Consentire: create le condizioni che facilitino gli utilizzatori e rafforzino le migliori performance

- Mettete a disposizione degli operatori un monitoraggio continuo dei disturbi acustici per definirne le caratteristiche e assisterli nell’individuazione delle fonti e nell’efficacia delle azioni di rimedio da adottare;
- Utilizzate tecnologie (es. barriere acustiche, aree di separazione) per impedire la propagazione dei rumori derivanti dalle operazioni industriali e dal traffico portuale;
- Istituite un registro dei disturbi acustici e un sistema di gestione.

Incoraggiare: incentivate gli utilizzatori maggiormente eco-compatibili

- Condividete e disseminate l’implementazione di progetti di successo;
- Mettete a disposizione attracchi migliori o altri incentivi alle navi più silenziose;
- Applicate uno schema di incentivazione a sostegno di armatori e operatori che utilizzano energia elettrica fornita da terra;
- Applicate uno schema di incentivazione a sostegno degli operatori terminalisti che investono in impianti/attrezzature terminalistiche moderne;
- Adottate iniziative o sostenete azioni in modo da tenere al di fuori delle aree residenziali vicino al porto il traffico stradale da/per il porto (es. elaborazione di piani con gli opportuni percorsi per il traffico pesante).

Coinvolgere: gli utenti e/o le Autorità nel condividere esperienze e professionalità

- Interagite con l’intera comunità portuale e assistete nell’installazione di isolamenti acustici nelle aree residenziali o barriere acustiche ai confini dell’area portuale;
- Impegnatevi con l’industria dello shipping relativamente alle pratiche a bordo e alle tecnologie silenziose;
- Sviluppate relazioni con i fornitori di attrezzature per sostenere lo sviluppo di tecnologie silenziose.

Far rispettare: fissate le regole e assicuratele il rispetto

- Controllate le performance dei concessionari/operatori introducendo nei rispettivi atti/autorizzazioni gli standard previsti in merito alla generazione di rumori;
- Inserite criteri di gestione dei rumori nei processi di selezione dei concessionari;
- Applicate un sistema di zonizzazione che tenga in considerazione i vincoli acustici nella pianificazione dei siti per le imprese e/o attività (es. terminal crociere) in ambito portuale in modo da rispettare i limiti di esposizione ai rumori nelle aree residenziali limitrofe;
- Fate ispezioni per garantire che gli utenti e/o i concessionari (o operatori autorizzati) siano conformi alle norme ed agli accordi contenuti nei rispettivi atti (es. limiti di velocità).

⁸ Noise Management in European Ports – www.ecoport.com/publications

4.5 Gestione rifiuti

Sfide

Nell'Unione Europea vengono gettati ogni anno 3 miliardi di tonnellate di rifiuti, di cui 90 milioni pericolosi. Ciò significa in media circa 6 tonnellate di rifiuti solidi a testa. Naturalmente dobbiamo gestire e/o riciclare questo materiale. Secondo l'OECD tra il 1990 e 1995 il totale dei rifiuti è cresciuto del 10%. Oggi il 67% di tutti i rifiuti è smaltito negli inceneritori o messo in discarica. Entrambi questi metodi sono nocivi per l'ambiente. Essi provocano inquinamento nell'atmosfera, nelle acque e nel suolo, rilasciando CO₂ e CH₄ nell'atmosfera e prodotti chimici e pesticidi nel suolo e nelle falde acquifere. Inoltre, le discariche occupano spazi significativi. L'OECD stima che abbiamo una maggiore produzione di rifiuti del 45% in più rispetto al 1995. Il Sesto Programma di Azione Ambientale dell'Unione Europea individua la prevenzione e gestione dei rifiuti come una delle prime quattro priorità. I porti hanno il compito di gestire i propri rifiuti ma anche quelli delle navi, dei concessionari e degli operatori. La sfida dei porti in questo lavoro è quella di contribuire alla riduzione dei rifiuti in maniera sicura ed efficiente.

L'Unione Europea ha adottato iniziative per la prevenzione dei rifiuti e il migliore utilizzo delle risorse, e promuove uno spostamento delle abitudini di consumo. L'approccio dell'Unione Europea alla gestione dei rifiuti è fondata su tre principi:

- 1 - Prevenzione dei rifiuti: per ridurre il totale dei rifiuti e anche per ridurre la presenza di sostanze pericolose dai rifiuti stessi. La prevenzione dei rifiuti è strettamente connessa a metodi migliori di produzione e anche alla domanda di consumo;
- 2 - Riciclo e riutilizzo: quanto più materiale possibile dovrebbe essere recuperato, preferibilmente riciclato. La Commissione Europea ha definito numerosi rifiuti che necessitano di particolare attenzione in vista della riduzione del loro complessivo impatto ambientale. Questi comprendono: imballaggi, veicoli, batterie, elettrici ed elettronici.
- 3 - Migliorare lo smaltimento finale e monitoraggio: i rifiuti che non possono essere riciclati o riutilizzati dovrebbero essere inceneriti in sicurezza, mentre le discariche dovrebbero essere utilizzate solo come ultima alternativa. Entrambi i metodi necessitano di uno stretto monitoraggio.

I porti sono molto spesso nodi chiave per i passeggeri e spesso anche luoghi dove hanno luogo attività industriali. Tutte queste attività generano rifiuti e i porti devono gestire numerosi tipi di rifiuti, dall'immondizia ordinaria ai materiali pericolosi. La maggioranza degli Stati membri dell'Unione hanno già validi sistemi di selezione dei rifiuti e pertanto è facile collegare il porto ai sistemi nazionali per il riciclaggio. I rifiuti prodotti dalle navi sono regolati dalla Marpol 73/78. Per esempio alle navi è proibito gettare in mare plastica o materiali plastici e molte navi fanno già una raccolta differenziata a bordo facilitando quindi la gestione dei rifiuti nei porti. I porti devono avere un Piano di gestione dei rifiuti che stabilisce come il porto deve gestire tutti i tipi di rifiuti.

Ci sono tre temi importanti nella gestione dei rifiuti, indipendentemente se questi vengono dalle attività portuali, dalle navi, dai concessionari o da altri utenti del porto. Un tema riguarda l'aspetto tecnico e pratico degli impianti di raccolta. Un altro tema è la tariffazione per la gestione dei rifiuti. Il terzo riguarda l'informazione connessa alla gestione rifiuti.



Guida – Gestione rifiuti

Esemplificare: fissate buoni esempi nella gestione delle vostre attività

- Istituite un Piano di gestione dei rifiuti;
- Consultatevi con armatori, concessionari e gli altri utenti del porto per la pianificazione e progettazione degli impianti di raccolta dei rifiuti del porto e per il piano di gestione dei rifiuti;
- Dimostrate l'eccellenza nel gestire i rifiuti prodotti dall'Autorità portuale (uffici, flotte, veicoli, attività proprie);
- Investite in impianti per un'ottima gestione dei rifiuti;
- Stabilite degli obiettivi per la riduzione dei rifiuti prodotti dall'Autorità portuale;
- Stabilite degli obiettivi per incrementare il riciclo e il riutilizzo.

Consentire: create le condizioni che facilitino gli utilizzatori e rafforzino le migliori performance

- Realizzate/istituite impianti di raccolta in porto per diversi tipi di rifiuti;
- Facilitate gli utenti (navi, concessionari e operatori) a separare e conferire i loro rifiuti in modo efficace;
- Istituite un sistema semplice per la notifica delle informazioni su quantità e tipi di rifiuti che la nave vuole conferire, al fine di ottimizzare la raccolta all'arrivo;
- Fornite informazioni in maniera facilmente accessibile attraverso il sito web e altre modalità (volantini, newsletters, riunioni informative).

Incoraggiare: incentivate gli utilizzatori maggiormente eco-compatibili

- Monitorate le quantità di rifiuti e informatene le navi;
- Includete delle tariffe per la raccolta rifiuti tra i diritti portuali;
- Applicate uno schema di incentivazione che premi la raccolta differenziata;
- Applicate uno schema di incentivazione che premi le navi con meno acqua di zavorra.

Coinvolgere: gli utenti e/o le Autorità nel condividere esperienze e professionalità

- Cooperate con gli agenti marittimi per dare agli armatori informazioni accurate e aggiornate sui rifiuti;
- Collaborate con gli altri porti e scambiate informazioni connesse ai rifiuti (es. impianti di raccolta rifiuti);
- Monitorate e comunicate la riduzione dei costi derivante dalla raccolta differenziata;
- Separate i rifiuti biologici (se possibile) e monitorate quanta energia verde si produrrà.

Far rispettare: fissate le regole e assicuratevi il rispetto

- Inserite buone pratiche di gestione dei rifiuti nei processi di selezione dei concessionari;
- Monitorate e garantite che gli utenti del porto siano conformi alle norme e agli accordi contenuti nei rispettivi atti.

4.6 Gestione delle acque (consumo e qualità)

Sfide

Le Autorità portuali hanno un chiaro interesse nella gestione delle acque sia in termini di consumo di acqua potabile sia in termini di qualità delle acque del bacino portuale. L'acqua è una risorsa naturale di valore e, come tale, deve essere utilizzata con cautela. L'importanza del consumo di acqua può variare tra le regioni europee ma lo spreco di risorse naturali non è qualcosa di sostenibile. Inoltre, l'uso dell'acqua è connesso anche alle tecniche di trattamento dei rifiuti mentre il risparmio di acqua costituisce un'opportunità per le Autorità portuali anche da un punto di vista economico. In parallelo, una buona qualità dell'acqua è essenziale per gli ecosistemi e la biodiversità e le diverse attività portuali possono avere effetti significativi sulle acque dei bacini portuali. Lo scarico in mare delle acque di zavorra può introdurre specie non autoctone, il deflusso delle acque in eccesso può contaminare gli specchi acquei, lo stesso può valere per il territorio degli ambiti portuali e per sversamenti in mare, compresi quelli connessi alle attività di movimentazione merci.

La gestione delle acque è un argomento prioritario sia per l'IMO che per l'Unione Europea. La sua importanza è chiaramente evidenziata nella Direttiva Quadro sulle Acque laddove afferma "L'acqua non è un prodotto commerciale al pari degli altri, bensì un patrimonio che va protetto, difeso e trattato come tale". La tutela delle risorse idriche, degli ecosistemi acquatici e il controllo sul consumo di acqua sono uno degli elementi principali della tutela ambientale in Europa. La Direttiva Quadro sulle Acque del 2000 presenta un approccio integrato per la politica europea sulle acque che si fonda sul concetto di gestione dei bacini fluviali con l'obiettivo di ottenere un buon livello di qualità per tutte le acque europee entro il 2015. Ciononostante, come evidenziato nel corso della Terza Conferenza sulle Acque⁹, più del 50% della superficie dei bacini idrici europei non sono certo in buono stato e gli obiettivi della Direttiva Quadro sulle Acque non saranno raggiunti entro il 2015. "L'impronta blu per salvaguardare le acque europee" sarà la risposta dell'Unione Europea a queste sfide. Essa avrà come obiettivo quello di garantire per una sufficiente quantità di acqua una buona qualità della stessa per tutti i legittimi utilizzi. L'orizzonte temporale dell'"Impronta Blu" è strettamente connesso alla Strategia al 2020 dell'Unione Europea e, in particolare, alla programmata "Tabella di Marcia per l'Efficienza delle Risorse". In questo contesto, la sfida per i porti è quella di dare una priorità ai loro processi di gestione delle acque, come parte delle loro responsabilità sociali e dei loro programmi di miglioramento continuo degli aspetti ambientali del porto.

Sistema principale dell'acqua e aree di monitoraggio dei distretti - Compagnia portuale di Dublino



⁹ http://waterblueprint2012.eu/sites/default/files/Key%20Messages_English_1.pdf

Guida – Gestione delle acque

Esemplificare: fissate buoni esempi nella gestione delle vostre attività

- Istituite un Piano di gestione delle acque;
- Stabilite gli obiettivi di riduzione dei vostri consumi diretti di acqua e di quelli indiretti nell'ambito delle infrastrutture utilizzando le tecnologie disponibili (es. monitoraggio continuo della domanda di acqua per individuare perdite, rubinetti, sensori di flussi, bacini di espansione);
- Istituite un monitoraggio degli sversamenti e procedure di emergenza sia per le attività marine che terrestri;
- Assicuratevi che le attrezzature di movimentazione merce siano allineate alle migliori pratiche ambientali per minimizzare le perdite (es. valvole, eco-gru a cavalletto);
- Assicuratevi che il personale dell'Autorità portuale sia consapevole delle problematiche ambientali, formato, propositivo ed esemplare nel suo comportamento;
- Date visibilità agli sforzi dell'Autorità portuale nel settore della gestione delle acque.

Consentire: create le condizioni che facilitino gli utilizzatori e rafforzino le migliori performance

- Realizzate infrastrutture, date sostegno, fate formazione, mettete in essere procedure di attività e di monitoraggio per una buona amministrazione ambientale;
- Realizzate infrastrutture di superficie e sistemi di monitoraggio per gestire il deflusso delle acque in eccesso;
- Mantenete aggiornata la conoscenza delle migliori attrezzature, delle tecnologie e dei prestatori di servizio e tenete informati gli operatori portuali.

Incoraggiare: incentivate gli utilizzatori maggiormente eco-compatibili

- Applicate uno schema di incentivazione per gli utenti portuali che vanno oltre il rispetto dei minimi requisiti di legge;
- Promuovete e date visibilità delle esperienze positive come, ad esempio, la riduzione dei costi degli operatori portuali ottenuta tramite la riduzione del loro consumo di acqua;
- Date visibilità ai soggetti migliori con l'istituzione di premi del tipo "migliori risultati dell'anno".

Coinvolgere: gli utenti e/o le Autorità nel condividere esperienze e professionalità

- Controllare e monitorare lo scarico delle acque di zavorra, di sentina e di scolo, in cooperazione con le organizzazioni di "Port State Control";
- Lavorate insieme agli utenti del porto e alle autorità competenti per la gestione degli incidenti, delle procedure di reazione e dei processi di miglioramento;
- Fate esercitazioni congiunte per migliorare la cooperazione nella gestione degli incidenti che hanno effetti sulla qualità dell'acqua (es. sversamenti);
- Lavorate insieme agli utenti del porto e alle autorità competenti per il monitoraggio continuo (es. qualità dell'acqua, qualità delle acque di deflusso, qualità dei fiumi e dei sedimenti).

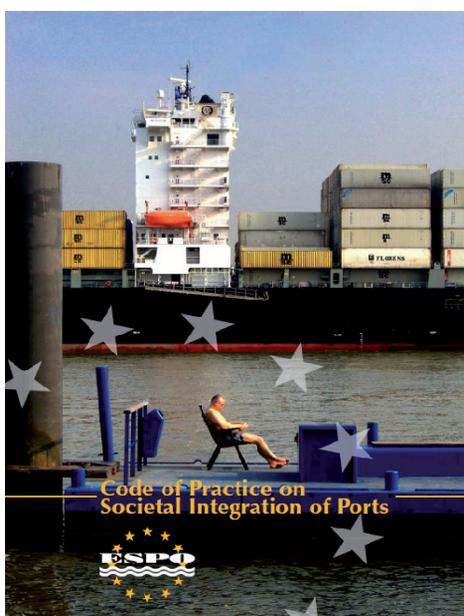
Far rispettare: fissate le regole e assicuratevi il rispetto

- Gestite e fate rispettare sistematicamente le azioni di rimedio e di prevenzione che emergono a seguito di verifiche, rapporti, osservazioni o incidenti;
- Controllate le performance dei concessionari/operatori introducendo nei rispettivi atti / autorizzazioni gli standard previsti in merito al consumo di acqua ed alle attività che possono avere degli effetti sulla qualità dell'acqua;
- Inserite criteri per il consumo di acqua e buone pratiche operative nei processi di selezione dei concessionari;
- Verificate i siti industriali e/o richiedete periodicamente rapporti ambientali per garantire che gli utenti portuali e/o i concessionari siano conformi alle norme ed agli accordi contenuti nei rispettivi atti;
- Fate rispettare il principio del "chi inquina paga" quando avviene un incidente.

4.7 Altre priorità ambientali

Ad alcune delle priorità ambientali dei porti europei, come descritte nelle indagini ESPO/EcoPorts sin dal 1996 (vedi Tabella 1, pagina 13), non è stata volutamente dedicata una sezione di questo documento. Queste comprendono principalmente, la gestione dei rapporti con la comunità; le attività operative come, ad esempio, quelle di dragaggio e gli aspetti ambientali connessi ai progetti di sviluppo portuale. Ciò è dovuto principalmente all'esistenza di lavori di ESPO, precedenti e in corso, su queste e di documenti guida esaustivi.

Per quanto riguarda la gestione dei rapporti con la comunità, le Autorità portuali europee conoscono pienamente il loro ruolo di servizio alle esigenze delle comunità locali e i diritti di questi ultimi ad avere un ambiente pulito. I porti rilasciano licenze all'operatività e operano per la crescita della società e l'obiettivo in questo senso è l'operatività sostenibile delle aree portuali. Si fa riferimento al Codice ESPO di Buone Pratiche per l'Integrazione Sociale¹⁰ del 2010 che afferma l'impegno dei porti in quella direzione e ne fornisce una guida. L'importanza posta da ESPO sulla gestione dei rapporti con la comunità è dimostrata anche chiaramente dall' "ESPO Award" sull'integrazione sociale dei porti¹¹, che ha luogo sin dal 2009. I progetti che avvicinano i porti alle loro comunità sono valutati e promossi mentre, ogni anno, il progetto migliore riceve ampio riconoscimento ed è premiato nel corso di una prestigiosa cerimonia nel municipio di Bruxelles.



¹⁰ http://www.espo.be/images/stories/Publication/codes_of_practice/ESPOCodeofPracticeonSocietalIntegrationofPorts2010.pdf

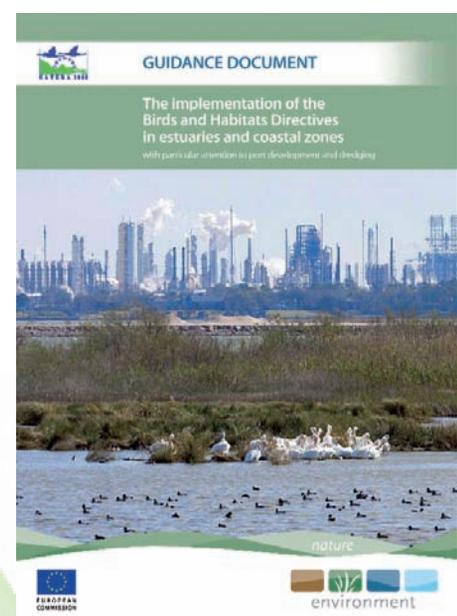
¹¹ http://www.espo.be/index.php?option=com_content&view=article&id=238&Itemid=81

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali connessi allo sviluppo dei porti, l'ESPO nel suo Codice di Buone Pratiche sulla Direttive Uccelli e Habitat¹² fornisce una guida ai porti sul come implementare tali Direttive con particolare attenzione ai progetti di sviluppo dei porti. La dovuta protezione della natura e degli habitat nel contesto dello sviluppo portuale è stata sistematicamente trattata nelle linee guida della Commissione Europea nel documento del 2011 "Attuazione delle Direttive Uccelli e Habitat negli estuari e nelle zone costiere, con particolare riferimento allo sviluppo portuale e ai dragaggi", conosciuto come "Linee Guida Ambientali"¹³.

Tali linee guida costituiscono il risultato di un processo costruttivo di cooperazione tra DG "Environment", DG "Move", porti e altri soggetti, e furono accolte favorevolmente da ESPO che ne è stato altresì partner attivo nell'intero processo.

I temi ambientali nei porti evolvono nel tempo in quanto soggetti a nuove scoperte scientifiche, tecnologie emergenti, nuove legislazioni e cambiamenti nell'agenda politica, nonché nella percezione dell'opinione pubblica.

Affinché questo documento possa seguire e affrontare le future priorità ambientali, l'ESPO si impegna a rivederne periodicamente il capitolo 4 e il suo unito allegato sulle diverse opzioni di migliori pratiche di reazione.



¹² http://www.espo.be/images/stories/Publications/codes_of_practice/ESPOCodeofPracticeontheBirdsandHabitatDirectives2006.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/maritime/ports_en.htm

Allegati

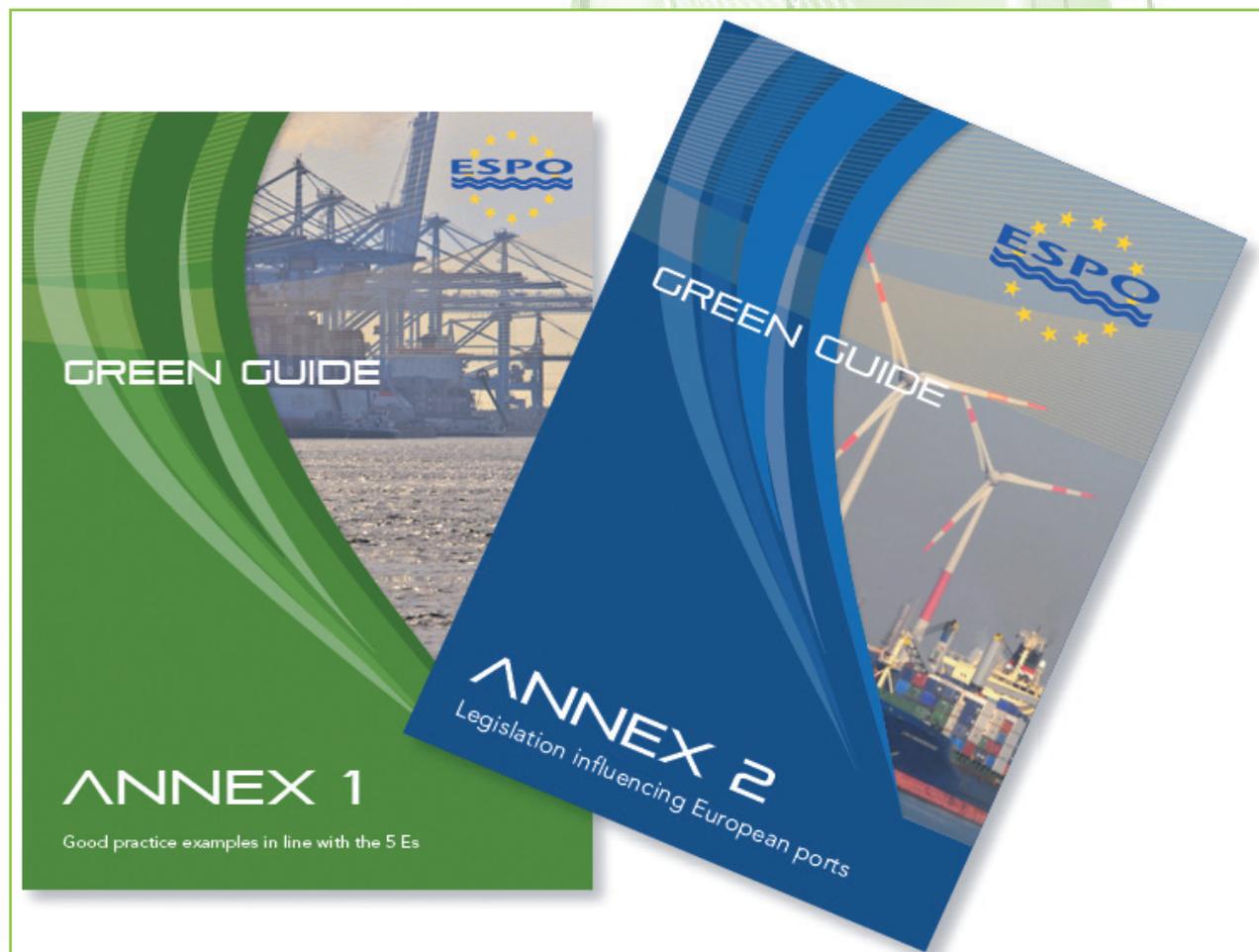
La "Green Guide" di ESPO è accompagnata da due allegati disponibili on-line nei siti www.espo.be e www.ecoport.com

Allegato 1: Esempi di buone pratiche in linea con le cinque categorie

L'allegato 1 si compone di esempi sulle possibili reazioni e buone pratiche utilizzate nei porti europei. Gli esempi di buone pratiche supportano ulteriormente il capitolo 4 e provano e confermano la bontà delle cinque categorie. L'allegato verrà aggiornato periodicamente.

Allegato 2: La legislazione in materia riguardante i porti

L'allegato 2 riepiloga la legislazione europea più significativa che ha effetti sulla gestione ambientale delle aree portuali. Anche questo allegato verrà aggiornato periodicamente in maniera che riporti le nuove norme e regolamenti.



Colophon

L'Associazione dei Porti Marittimi Europei (ESPO) rappresenta i porti marittimi degli Stati Membri dell'Unione Europea e ha membri osservatori di numerosi altri Paesi Europei.

Il "ESPO Green Guide: verso l'eccellenza nella gestione ambientale e sostenibilità nei porti" è stato elaborato da Antonis Michail della Segreteria di ESPO. La Segreteria ringrazia il "ESPO Sustainable Development Committee" e il suo gruppo di lavoro ad-hoc formato da Ciaran Callan (Dublin Port Company), Resianne Dekker (Port of Rotterdam), Guy Janssens e Toon Tessier (Antwerp Port Authority), e Gun Rudeberg (Ports of Stocholm), per il valido aiuto e assistenza nel processo di elaborazione. Inoltre, ringraziamenti vanno a Chris Wooldridge (Cardiff University) per il supporto linguistico.

Immagini

Porto di Amsterdam	copertina
Porto di Algeciras Bay	pag. 5
Porto di Fredericia (Associazione Porti Danesi)	pag. 8
Porto di Rotterdam (Freek van Arkel)	pag. 11
Porto di Rotterdam (Vista aerea)	pag. 12
Autorità portuale di Ghent	pag. 12
Porto di Genova	pag. 14
Porto di Marsiglia	pag. 16
Autorità Portuale di Peterhead	pag. 18
Porto di Gothenburg	pag. 21
Patrick Verhoeven	pag. 23
Autorità Portuale di Anversa	pag. 24
Horns Rev Denmark (con il permesso della DONG Energy A/S)	pag. 26
Antonis Michail	pag. 30
ESPO award ceremony 2011 (Keoon, Luc Peeters)	pag. 34

Anche se sono stati presi tutti gli accorgimenti per garantire l'accuratezza, attualità e affidabilità delle informazioni contenute in questa "Green Guide", né l'Associazione dei Porti Marittimi Europei né i singoli che ne hanno contribuito alla realizzazione assumono ogni responsabilità a riguardo.

Il rapporto "ESPO Green Guide" riflette il pensiero di ESPO - European Sea Ports Organization.

Assoporti lo ha tradotto per contribuire a migliorare le condizioni ambientali dei porti europei e per offrire spunti al dibattito sulla vivibilità degli scali marittimi anche in Italia.

All'amico Patrick Verhoeven, Segretario Generale di ESPO, va il nostro ringraziamento per aver autorizzato la traduzione del documento, ringraziamento che troviamo giusto estendere anche ai collaboratori dell'Associazione Assoporti, dott.ssa Murgia e dott. Giannotti, che ne hanno curato la traduzione.



Il presidente
Luigi Merlo

Note







GREEN GUIDE

Per ulteriori informazioni contattare:

European Sea Ports Organisation - ESPO vzw/asbl

Treurenberg 6

B-1000 Brussel/Bruxelles

T: 32.2.736.34.63

F: 32.2.736.63.25

E: mail@espo.be

www.espo.be