

E NEI PORTI ENTRA IN SCENA IL VERDE

In termini di qualità di acqua e aria, ma pure di difesa della salute di chi ci lavora. Il quadro delle normative appare però assai complesso.

di Renato Fantini

Fra il dire e il fare c'è davvero di mezzo il mare! Nel caso del tema dell'ecologia portuale, che ormai ha gli onori delle prime pagine nelle questioni del settore, tale modo di dire è perfettamente adatto, poiché fra intenzioni e disposizioni di legge da una parte e realtà applicative dall'altra c'è spesso una distanza abissale. Il motivo è presto spiegato: i porti e il sistema marittimo nel suo complesso hanno quasi ovunque nel mondo un'età media elevata. Inoltre ci sono abitudini radicate, difficili da smuovere. Eppure l'impegno a modificare questo quadro appare forte, sebbene non ci sia una visione globale. In altre parole Governi nazionali e singole autorità portuali adottano spesso scelte autonome, che mal si applicano a un sistema assolutamente integrato quale quello del trasporto via mare. Di qui la necessità delle cosiddette "best practice", cioè di soluzioni ottimizzate rispetto a problemi comuni.

Facciamo qualche esempio. La Fondazione EcoPorts, costituita da alcune delle maggiori "authorities" europee, ha realizzato un metodo di auto-diagnosi ambientale basato sulle norme ISO 14001, per fornire un metodo di approccio alle priorità ambientali nell'ambito degli scali. E' così possibi-

le un confronto fra le situazioni presenti per far capire dove un singolo porto è meglio o peggio posizionato rispetto alla media europea. Da questo primo passo EcoPorts ha poi attuato un secondo progetto, che consiste in un sistema di management ambientale da utilizzare concretamente per attuare interventi sul tema. Ciò non esclude che sia lasciata a ogni singola real-

Si stanno delineando soluzioni di tipo ottimizzato rispetto a problemi che sono comuni a tutti gli scali

tà molta autonomia nell'attuare una propria strategia, perché ci si rende conto che le situazioni sono quasi sempre assolutamente differenti.

Ma quali sono i dilemmi più sentiti? Sostanzialmente tre: quello dell'inquinamento ambientale, del rumore e del traffico, che si manifestano in maniera diversa a seconda del tipo di dislocazione, dello sviluppo geografico e del tipo di attività prevalente. Ma l'approccio ecologico è soltanto una parte di un processo più ampio, che coinvolge anche la salute e la sicurezza dei lavoratori e gli aspetti della "security", emersi dopo gli attentati del

2001 negli Usa. Ciò fa capire come non sia facile avere standard concordati su temi tanto differenti. Ci sono tuttavia punti in comune: per esempio quelli della gestione delle acque e dei rifiuti e della qualità dell'aria, sui quali si verifica una certa identità di visioni da parte di chi amministra porti anche lontani fra loro. Sostanzialmente le norme che regolano la materia sono quelle relative alle certificazioni ISO 9001 e 14001 per la qualità manageriale e ambientale, le ISO 28000 per la sicurezza della supply chain, le OHSAS 18001 per la salute e la protezione dei lavoratori, nonché una serie di codici per tutti gli altri aspetti. E' evidente che una così complessa costruzione di regolamentazioni non porta però a una risposta globale del problema ambientale. I primi a essersene accorti sono stati gli americani, che sono intervenuti soprattutto sui parchi camion in servizio per le attività di prelievo e consegna dei container. A Los Angeles dal 1° ottobre 2008 sono stati vietati tutti i

LA RISPOSTA? È NELLA LOGISTICA

Per ora nell'ampia tematica del rapporto fra ambiente e portualità si guarda al passato, ovvero a come intervenire per correggere quanto realizzato nei decenni trascorsi. Ma la vera risposta verrà da una rivoluzione del modo di concepire gli scali, integrando la movimentazione di banchina con la logistica. Ciò consentirà di evitare tutta quella serie di trasferimenti via strada che oggi implica, nella maggior parte dei porti, lunghe code di camion in attesa di entrare o di uscire dai varchi. Per arrivare a questo risultato occorre però spezzare la catena che vede strettamente legati i porti alle città. Tutto quanto si realizzerà da adesso in poi dovrà quindi avvenire ben al di fuori dai tessuti urbani, costruendo centri integrati al servizio dei commerci. Solo parole? Forse no. A Londra, per esempio, si sta realizzando il London Gateway, che accomunerà uno scalo con una sola banchina lunga 1,2 km al più grande "logistic park" d'Europa. E il suo obiettivo sarà di minimizzare l'impatto ambientale, affidandosi per la distribuzione finale delle merci quasi soltanto alla ferrovia.

mezzi con oltre vent'anni di età e ciò ha permesso un'immediata riduzione dei tassi inquinanti di ben 350 ton di emissioni. Cosa significa? Che le "authority" possono attuare piani di ogni genere, ma che poco impattano sul territorio circostante se non si prende in considerazione anche quanto accade fuori dalle cinture portuali.

Altrettanto importante è il contributo che viene dalla Compagnie marittime. Alcune stanno così sperimentando soluzioni alternative per i motori delle proprie navi, coscienti del fatto che il tradizionale bunker costituisce uno dei fattori più gravi d'inquinamento delle acque dei porti. C'è chi sperimenta, per esempio, il gas naturale liquefatto per l'operatività dei servizi di bordo durante le soste negli scali. E chi si attrezza con trattori per la movimentazione dei container dotati di motori a biodiesel o ibridi. Ma già si parla di eliminare totalmente l'utilizzo del greggio pe-

sante per la propulsione delle navi, con una svolta che avrà impatti enormi in termini di necessità di raffinazione e quindi di costi. Nel campo merci questo passaggio avverrà molto lentamente, mentre per i servizi di traghetto la trasformazione è già in atto, e lo dimostra il fatto che ben 50 ferries in servizio in Europa si alimentino con gas naturale. Passi altrettanto significativi stanno per essere compiuti in uno dei settori a massimo inquinamento nella movimentazione delle merci, ovvero quella del "bulk cargo" (sfusi). In questo caso si hanno infatti complessità ben maggiori rispetto a quanto avviene con i container. Cemento, alluminio, carbone e granaglie sono i casi più evidenti. Nuove tecnologie stanno per essere sperimentate in ognuno di tali casi, ma una risposta univoca stenta a decollare, anche perché spesso gli scali attrezzati a tale scopo sono minori e quindi meno reattivi rispetto alle richieste di evoluzioni ambientali. Certo è comunque che l'attenzione riposta all'argomento è ovunque forte. Con evoluzioni che si annunciano radicali e insospettite. ■

Importante anche dei vettori marittimi, che stanno sperimentando navi ecologiche

