



MINISTERO DELL'AMBIENTE

E

MINISTERO DEI TRASPORTI  
E DELLA NAVIGAZIONE

Roma, 1° giugno 2001.

ACCORDO VOLONTARIO

tra

il Ministero dell'ambiente e  
il Ministero dei trasporti e della navigazione, di seguito denominati "il Governo",

la Confindustria,

l'Assoporti,

il WWF Italia,  
la Legambiente,  
gli Amici della Terra,  
Italia Nostra  
e Marevivo, di seguito denominati "le Associazioni ambientaliste",

la CGIL,  
la CISL,  
la UIL  
e la UGL, di seguito denominate "le Organizzazioni Sindacali"

per

l'attuazione di una serie di interventi finalizzati al conseguimento di più elevati standard di  
sicurezza ambientale in materia di trasporti marittimi di sostanze pericolose,

## PREMESSO CHE

la legge 29 settembre 1980 n. 662 ha ratificato e dato esecuzione alla convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, denominata Marpol;

la legge 4 giugno 1982 n. 438 ha ratificato e dato esecuzione al protocollo 1978 emendativo e integrativo della convenzione internazionale Marpol;

la legge 31 dicembre 1982 n.979 "Disposizioni per la difesa del mare", con particolare riferimento al titolo III "pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti", stabilisce agli articoli 11 e 12 che l'Autorità marittima è tenuta a disporre tutte le misure necessarie, non escluse quelle per la rimozione del carico o del natante, nel caso di inquinamento o di imminente pericolo di inquinamento causato da immissione anche accidentali di idrocarburi o di altre sostanze nocive;

la legge 8 luglio 1986 n.349 attribuisce al Ministero dell'ambiente la specifica competenza ad assicurare in un quadro organico di programmazione, la conservazione ed il recupero delle condizioni ambientali conformi agli interessi fondamentali della collettività ed alla qualità della vita, nonché la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale nazionale e la difesa delle risorse naturali dall'inquinamento;

la legge 3 marzo 1987, n. 59 "Disposizioni transitorie ed urgenti per il funzionamento del Ministero dell'ambiente" attribuisce al Ministro dell'ambiente specifiche prerogative, anche extra ordinem, per la prevenzione del pericolo di danno ambientale;

la legge 28 febbraio 1992, n.220 "Interventi per la difesa del mare all'art. 2 espressamente stabilisce il potere del Ministro della marina mercantile, oggi Ministro dell'ambiente, di emanare direttive per il coordinamento delle attività di controllo e sorveglianza della navigazione delle navi che trasportano idrocarburi e sostanze pericolose;

la legge 24 dicembre 1993, n. 537 ha trasferito al Ministero dell'ambiente le funzioni del soppresso Ministero della marina mercantile in materia di difesa e tutela dell'ambiente marino;

la legge 28 gennaio 1994, n. 84 all'art. 3 stabilisce che il Ministero dell'ambiente si avvalga della Capitanerie di Porto;

la legge 2 dicembre 1994, n. 689 ha ratificato e dato esecuzione alla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ove all'art. 211, comma 3 e 4, è stabilito che gli stati costieri, nell'esercizio della propria sovranità sul mare territoriale, possono adottare leggi e regolamenti per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento marino da parte di navi straniere, oltre a poter imporre disposizioni particolari per l'entrata nei porti e nelle acque interne;

l'art. 7 della legge n. 239 del 1998 prevede che "per le attività di cui agli artt. 11 e 12 della legge n. 979 del 1982 le locali Capitanerie di porto operano sulla base di direttive vincolanti, generali e specifiche, del Ministero dell'ambiente";

con le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente ex art. 7 della legge n. 239 del 1998 con nota n. GAB/2000/12649/B01 del 3 ottobre 2000, con nota n. GAB/2000/13111/B01 del 16 ottobre 2000 e con nota n. GAB/2990/2001B01 del 9 marzo 2001 sono state disposte specifiche misure ispettive delle Capitanerie di porto sulle navi che trasportano sostanze pericolose;

la direttiva "Venezia", emanata dal Ministro dell'ambiente ex art. 7 della legge n. 239 del 1998 con nota n. GAB/2001/1719/B01 in data 13 febbraio 2001 e integrata con nota n. GAB/2001/2991/B01 in data 9 marzo 2001, ha disposto una specifica regolamentazione degli accessi nella Laguna di Venezia delle navi trasportanti prodotti pericolosi di cui agli allegati I e II MARPOL 73/78;

la direttiva comunitaria n. 2000/59/CE del 27 novembre 2000 ha disposto relativamente agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico;

il D.l. 19 aprile 2000 ha recepito la direttiva 95/21/CE relativa all'attuazione di norme internazionali per le ispezioni per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento;

la legge 7 marzo 2001, n. 51 "Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo", all'articolo 5 ha modificato l'art. 83 del Codice della Navigazione, prevedendo in capo al Ministro dei Trasporti e della Navigazione il potere di limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione, e, di concerto con il Ministro dell'Ambiente, per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende;

ha particolare rilievo, secondo quanto peraltro previsto dal Piano Generale dei Trasporti, la necessità di dare impulso al trasporto marittimo;

occorre quindi dare concrete risposte in termini di prevenzione rispetto alle costanti minacce all'ecosistema marino e costiero della nostra penisola derivante dal trasporto di idrocarburi, sia in via diretta, a causa di rilasci deliberati o colposi, sia in via indiretta, a seguito di sinistri in mare;

nel corso di specifici incontri con i rappresentanti delle Confederazioni industriali tenuti il 23 e 24 aprile 2001 è emerso un comune intento ai fini del raggiungimento di una efficace prevenzione del grave rischio cui sono sottoposte le nostre coste, mediante il coordinato coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali, economici ed operazionali, interessati dalle problematiche del trasporto via mare di sostanze pericolose di cui agli allegati I e II della Marpol, con esclusione dell'appendice 3.

Tutto ciò premesso si concorda quanto segue:

Art. 1  
(Finalità dell'Accordo)

1.1 Il Governo, Confindustria e i settori industriali interessati, Assoporti, le Associazioni ambientaliste e le Organizzazioni Sindacali sopra citate, alla luce della particolare situazione in cui versa il bacino del Mediterraneo, per la straordinaria concentrazione di traffici marittimi di sostanze pericolose, per la peculiarità ecologica di un bacino a scarsissimo ricambio, anche per venire incontro alle necessità delle altre economie del Paese, basate sulla valorizzazione delle nostre risorse marine e costiere, concordano sulla opportunità di avviare congiuntamente un programma di interventi concreti per prevenire i rischi connessi al trasporto marittimo di sostanze pericolose di cui agli allegati I e II Marpol, con esclusione dell'appendice 3, e mitigarne gli impatti.

Art. 2  
(Anticipazione delle date per il non utilizzo e la dismissione delle navi petroliere di categoria 1 (pre-Marpol))

2.1 Pur in presenza dei più gradualisti calendari di dismissione stabiliti a livello comunitario ed IMO, Confindustria e i settori industriali interessati assumono l'impegno di una più rapida messa al bando delle navi petroliere di categoria 1 (pre-Marpol), come definita dalla Marpol annesso I, regola 13 G.3.a nei nuovi emendamenti del MEPC 46, che verranno comunque non più utilizzate e dismesse dalle aziende ed imprese associate a Confindustria entro il 31.12.2003 per il trasporto di petrolio greggio. Lo stesso impegno è assunto entro il 31.12.2005 per le navi che trasportano prodotti finiti, purchè in presenza di un effettivo ampliamento del mercato del cabotaggio cisterniero e quindi del mercato di riferimento con maggiore disponibilità di naviglio, realizzati mediante le necessarie modifiche normative in tema di cabotaggio, e con la conferma e il completamento degli attuali strumenti incentivanti la demolizione del naviglio obsoleto.

2.2 Il Governo contestualmente si impegna ad adottare le seguenti misure per favorire l'ammodernamento del naviglio mercantile nazionale:

- Piena effettività e revisione dei termini della Legge n. 51/2001, recante misure per la rottamazione delle petroliere obsolete, con totale copertura del naviglio interessato dal presente accordo.
- Riduzione delle tariffe portuali e/o dei canoni demaniali, per il periodo di anticipazione rispetto alla normativa internazionale, al fine di incentivare l'utilizzo per tale traffico di navi ecologicamente più avanzate, attraverso idonei strumenti che, senza gravare su altri operatori assicurino la salvaguardia del principio dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali (ex art. 100 L n. 342 del 2000).
- Prosecuzione delle politiche di sostegno al trasporto marittimo di cabotaggio, con particolare attenzione, in ordine al trasporto di sostanze pericolose, alla opportunità di

conseguire la piena ed effettiva disponibilità sui mercati nazionali ed internazionali di naviglio che offra le migliori garanzie sul piano della sicurezza ambientale.

2.3 Confindustria e i settori industriali interessati confermano il loro massimo impegno a tutela dell'ambiente marino e ribadiscono che nel trasporto di merci pericolose già oggi favoriscono l'impiego di mezzi con standard superiori a quelli prescritti dalle normative internazionali.

Si prende atto che su molte basi per autonoma scelta degli operatori e per talune tipologie di carico non vengono più utilizzate navi di categoria 1 (pre-Marpol) e che tale impegno continuerà ad essere perseguito dalle imprese interessate, con sempre maggiore efficacia e con particolare riguardo alle aree sensibili, a seguito del presente accordo.

### Art. 3

#### (Prevenzione degli inquinamenti operazionali)

3.1 Allo scopo di combattere l'inquinamento legato a sversamenti di acque di lavaggio delle cisterne o di acque di zavorra sporche (Slops) nel mar Mediterraneo, definito area speciale ai sensi della regola 10.1a Marpol 73/78, è di fondamentale importanza che ogni porto e terminal petrolifero sia dotato di stazioni di ricezione a terra.

3.2 Al fine di eliminare gli sversamenti sopra menzionati, Confindustria unitamente ai settori industriali interessati, ciascuno per il proprio ambito, assumono l'impegno di addivenire con la massima tempestività ad accordi volontari per l'adozione ed utilizzo delle "reception-facilities" previste dalla regola 12, allegato I, Marpol 73/78, nei porti e nei terminali petroliferi.

3.3 Confindustria unitamente ai settori industriali interessati, ciascuno per il proprio ambito, si impegnano altresì, atteso che gli inquinamenti operazionali dipendono anche dalla sensibilità e dall'addestramento e formazione degli equipaggi, a realizzare un organismo volontario di categoria che avrà il compito di promuovere gli standard ambientali presso gli operatori marittimi e gli equipaggi, attraverso adeguati programmi di formazione del personale sia comunitario che extracomunitario, a sostegno della qualità e del miglioramento delle prestazioni ambientali e della sicurezza verificandone le modalità applicative con le Organizzazioni Sindacali.

3.4 Nel pieno rispetto della direttiva 2000/59/CE, il Governo si impegna ad agevolare, anche sotto il profilo normativo, il conferimento delle acque di lavaggio delle cisterne delle navi anche presso i depositi costieri, al fine di prevenire lo sversamento in mare.

3.5 Il Governo si impegna altresì ad avviare iniziative nell'ambito della convenzione di Barcellona per promuovere lo sviluppo e l'incremento di analoghe strutture di ricezione in ambito mediterraneo e la conseguente implementazione e armonizzazione di regole sui controlli in ordine al conferimento delle acque di lavaggio delle cisterne, nelle "reception facilities".

Art. 4  
(Lotta alle navi sub-standard)

4.1 Confindustria e i settori industriali interessati, nel sostenere l'efficacia di meccanismi volti a controllare sempre di più chi si comporta peggio e a premiare con minori controlli chi risponde ai migliori standard, assumono l'impegno a promuovere l'adozione di attività di vetting in linea con i criteri di prevenzione e sicurezza sempre più elevati ed aggiornati.

4.2 Il Governo conferma l'impegno di promuovere una revisione del regime concernente le tasse portuali con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo di mezzi navali rispondenti ai più elevati standard di sicurezza ambientale, che, senza gravare su altri operatori, assicuri la salvaguardia del principio dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali.

Art. 5  
(Convenzione "Bunker Oil")

5.1 In data 23 marzo 2001 è stato approvato a Londra il testo della Convenzione Internazionale sulla Responsabilità civile e sul risarcimento dei danni derivanti da inquinamenti determinati dal carburante delle navi, oggi non coperti da alcuna forma assicurativa obbligatoria, denominata "Bunker Oil".

Detta Convenzione che prevede l'obbligo per il proprietario della nave di stipulare adeguata copertura assicurativa, sarà aperta per la firma, presso l'IMO, dal 1 ottobre 2001 al 30 settembre 2002, ed entrerà in vigore un anno dopo l'avvenuta ratifica di almeno 18 stati, di cui cinque abbiano iscritti nei propri registri navali non meno di un milione di tonnellate di stazza lorda di naviglio mercantile ciascuno.

5.2 Il Governo assume l'impegno di dare corso con la massima rapidità alle procedure di ratifica della Convenzione "Bunker Oil", così da contribuire ad una auspicabile, tempestiva sua entrata in vigore a livello internazionale.

5.3 Confindustria e i settori industriali interessati si impegnano, a partire dall'entrata in vigore della Convenzione, a utilizzare solo navi in regola con l'obbligo assicurativo previsto dalla Convenzione di cui al comma 1 del presente articolo.

Art. 6  
(Transito nelle Bocche di Bonifacio)

6.1 Confindustria e i settori industriali interessati si impegnano a promuovere con immediatezza l'inserimento nel contratto di noleggio per l'utilizzazione di navi trasportanti sostanze pericolose di cui agli allegati I e II della MARPOL 73/78 di clausole che escludano espressamente il transito nelle Bocche di Bonifacio.

6.2 A partire dal 1 luglio 2001 Confindustria e i settori industriali interessati, anche per conto delle imprese ed aziende associate, si impegnano ad utilizzare navi trasportanti sostanze pericolose di cui agli allegati I e II della MARPOL 73/78 esclusivamente sulla base di contratti che escludano espressamente il transito nelle Bocche di Bonifacio.

6.3 Il Governo si impegna ad agire in tutte le sedi comunitarie ed internazionali per giungere all'eliminazione del transito di sostanze pericolose nelle Bocche di Bonifacio, a partire dalla definizione delle Bocche di Bonifacio come Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) da parte dell'IMO, oltre a promuovere ogni forma di adesione volontaria alla predetta esclusione del transito di sostanze pericolose nelle Bocche di Bonifacio da parte degli stati dell'UE e da parte degli Stati candidati ad entrare nell'UE.

#### Art. 7 (Venezia)

7.1 Tenuto conto dei contenuti di salvaguardia ambientale che caratterizzano il presente accordo, Confindustria e i settori industriali interessati, le aziende e le imprese associate, si impegnano ad applicarlo con particolare attenzione al traffico che interessa il porto di Venezia, con le specificità e le integrazioni di cui allo specifico allegato al presente Accordo.

7.2 Le parti firmatarie del presente accordo rilevano concordemente la necessità di adottare specifiche e più elevate misure di sicurezza ambientale per i trasporti marittimi di sostanze pericolose nella Laguna di Venezia.

7.3 Il Governo e Confindustria anche per conto delle aziende e imprese associate alla medesima si impegnano reciprocamente ad adottare tutti gli atti consequenziali diretti ad assicurare il rispetto delle misure relative alla Laguna di Venezia stabilite dal presente Accordo ed alla tempestiva eliminazione sia dei provvedimenti ministeriali emanati ex articolo 7 della legge n. 239 del 1998 sia delle iniziative e contenziosi anche giudiziari in corso o comunque avviati o da avviarsi, senza quindi rivendicazione alcuna di ristori o risarcimenti relativamente agli effetti prodotti dai medesimi provvedimenti, in contrasto con i contenuti e con lo spirito di collaborazione posti alla base del presente Accordo.

7.4 Il Governo definirà idonee misure in favore degli operatori e del Porto di Venezia per favorire l'applicazione delle misure stabilite dall'allegato accordo specifico su Venezia, tenendo in particolare considerazione le attività economiche e industriali maggiormente condizionate ivi comprese le misure relative alle unità minori.

Art. 8  
(Comitato di monitoraggio)

8.1 Le parti del presente Accordo istituiscono un Comitato di monitoraggio, che ha sede presso il Ministero dell'ambiente, per il rispetto delle finalità e degli impegni stabiliti dagli articoli precedenti, composto da rappresentanti delle parti firmatarie.

8.2 Il Comitato di monitoraggio ha il compito di verificare lo stato d'attuazione del presente Accordo, oltre a suggerire misure finalizzate a conseguire più alti standard di sicurezza ambientale in materia di trasporti marittimi di sostanze pericolose.

8.3 Il Comitato può proporre l'adozione di specifici obiettivi di qualità ambientale per situazioni puntuali ed in particolar modo per i porti situati nelle aree sensibili individuate dal Ministro dell'ambiente con le direttive n.GAB/2000/1311/B01 del 16.11.2000 e n.GAB/2990/2001/B01 del 9 marzo 2001.

8.4 Svolge le funzioni di supporto alle attività del Comitato di cui al presente articolo la Segreteria tecnica per la sicurezza ambientale della navigazione e del trasporto marittimi, istituita ai sensi dell'art. 14, co. 2, della legge 23 marzo 2001, n. 93.



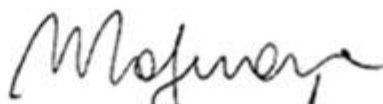
## Allegato

### ACCORDO SPECIFICO SU VENEZIA

- Il trasporto di greggio da e per il Porto di San Leonardo, con decorrenza dalla firma del presente accordo, può avvenire solo con navi dotate di doppio scafo conformi alla regola 13F della MARPOL 73/78 od a altre regole sostanzialmente equivalenti.
- Le navi chimichiere, senza distinzione di stazza o di portata, a fare data dal 31 dicembre 2001 nella Laguna di Venezia non potranno trasportare carico nei doppi fondi né prodotti di cat. A, B e C, come definiti nell'appendice I dell'ANN. II della Marpol 73/78, nelle cisterne laterali esterne prive di intercapedine, purché vi sia disponibilità di naviglio idoneo per assicurare i rifornimenti in questione.
- Il trasporto di prodotti petroliferi nella Laguna di Venezia a far data dal 31 dicembre 2003 non potrà più avvenire con navi di categoria 1 (pre-Marpol) come definita dalla Marpol 73/78 ANN. I Reg. 13G.3.a, nei nuovi emendamenti approvati dalla 46<sup>a</sup> sessione del MEPC, purché vi sia disponibilità di naviglio idoneo per assicurare i rifornimenti in questione.
- Al fine di verificare il costante rispetto dei più alti standard di sicurezza ambientale stabiliti dalla normativa vigente da parte delle navi trasportanti sostanze pericolose, fatte salve le navi già sottoposte a PSC nei sei mesi precedenti, le parti si impegnano a far effettuare apposite e preliminari visite ispettive negli altri Porti comunitari e nazionali posti lungo la rotta delle navi trasportanti sostanze pericolose e dirette a Venezia, sulla base dei relativi piani di navigazione.
- A fare data dal 31.12.2001 potranno operare all'interno della laguna di Venezia le unità minori specificatamente adibite al servizio di bunkeraggio e/o di trasferimento di prodotti combustibili, soltanto se in possesso dei seguenti requisiti:
  - essere state costruite dal 1960, ovvero con età equiparata al 1960 per quelle di età superiore al 1960 se assoggettate a importanti lavori di riparazione e manutenzione tali da dar luogo a una specifica certificazione da parte del RINA o di altri equivalenti Istituti di classifica, che attestino l'idoneità specifica al trasporto in sicurezza nella Laguna di Venezia di combustibili per bunkeraggio;
  - essere munite di dispositivi idonei (a giudizio dell'Istituto di Classifica) ad evitare ogni possibile spandimento accidentale causato da sovrariempimenti delle cisterne del carico e, se del caso, di attrezzature, sistemazioni o impianti utili a contenere efficacemente tali spandimenti accidentali (mastre di contenimento, ghiotte, ecc.);
  - utilizzare per il trasferimento del carico unicamente manichette il cui stato di efficienza d'uso sia stato verificato almeno una volta nei sei mesi precedenti.

Il presente Accordo volontario per l'attuazione di una serie di interventi finalizzati al conseguimento di più elevati standard di sicurezza ambientale in materia di trasporti marittimi di sostanze pericolose, di cui l'Allegato Accordo specifico su Venezia è parte integrante, è composto da complessive 10 pagine compresa la presente e viene redatto in 15 originali, di cui tre custoditi agli atti del Ministero dell'ambiente, e viene di seguito sottoscritto a Roma il 1° giugno 2001 da:

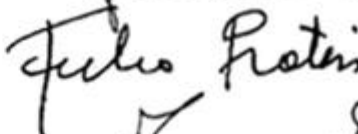
per Confindustria Nicola Tognana, Vice Presidente



per Assoportì Francesco Nerli, Presidente



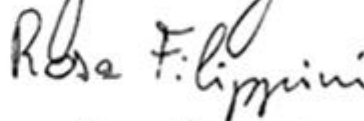
per WWF Italia Fulco Pratesi, Presidente



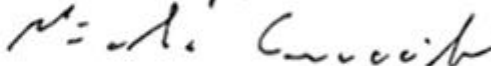
per Legambiente Francesco Ferrante, Direttore Generale



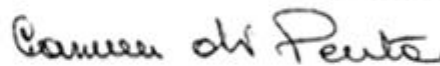
per Amici della Terra Rosa Filippini, Presidente



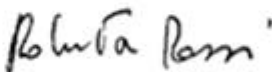
per Italia Nostra Nicola Caracciolo, Vice Presidente



per Marevivo Carmen Di Penta, Direttore Generale



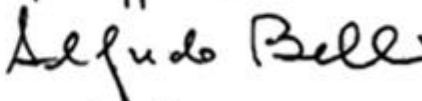
per C.G.I.L. Roberta Rossi, Dirigente nazionale



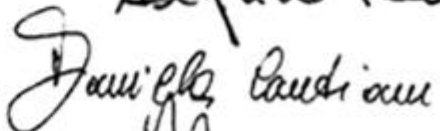
per C.I.S.L. Giuseppe D'Ercole, Dirigente nazionale



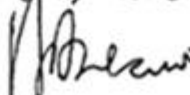
per U.I.L. Alfredo Belli, Dirigente nazionale



per U.G.L. Daniela Cantiani, Dirigente nazionale



il Ministro dei trasporti e della navigazione Pierluigi Bersani



il Ministro dell'ambiente Willer Bordon

