

ACCORDO PER LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL PORTO DI LIVORNO LIVORNO BLUE AGREEMENT

La Capitaneria di Porto di Livorno, il Comune di Livorno da una parte, e le Compagnie di navigazione indicate in calce al presente accordo dall'altra,

PREMESSO E CONSIDERATO CHE

- il porto di Livorno è uno scalo polivalente, adiacente al tessuto urbano cittadino, in cui le navi si trovano ad operare in prossimità di aree fortemente antropizzate e sensibili al fenomeno delle emissioni in atmosfera da parte delle navi;
- il Comune di Livorno ha promosso l'Accordo RETE, accordo di collaborazione tra il Comune e RETE (associazione internazionale per la collaborazione tra porti e Città), che nasce con l'obiettivo principale di favorire la collaborazione tra vari attori pubblici e privati, per una migliore integrazione del porto nel contesto urbano e territoriale e uno sviluppo condiviso della città portuale;
- nell'ambito dell'Accordo RETE l'Amministrazione comunale, con l'intento di mettere a sistema la comunità cittadina e portuale, ha costituito quattro tavoli istituzionali tematici, fra cui il Tavolo Ambiente che è finalizzato ad attivare una collaborazione proficua fra città e comunità portuale volta a definire e supportare strategie di medio-lungo periodo per mitigare gli effetti inquinanti emessi nell'atmosfera dalle navi in transito e sosta nel porto di Livorno, oltre a favorire e supportare politiche orientate all'economia circolare e alle tecnologie pulite, anche alla luce degli obblighi introdotti dalla normativa internazionale che entreranno in vigore dal 1^a gennaio 2020;
- in considerazione delle attività promosse dall'Amministrazione comunale ed in relazione ad alcune criticità emerse relativamente ad episodi di emissione di fumi in atmosfera nel porto di Livorno verificatisi anche di recente, la Capitaneria di porto di Livorno ha promosso in data 19 novembre 2019, una riunione, con la partecipazione delle principali Compagnie di navigazione che esercitano navi ro/ro passeggeri e carico, ed Asamar in rappresentanza delle principali società armatrici che più frequentemente scalano il porto labronico, volta a concordare misure finalizzate a ridurre le emissioni delle navi in transito;
- è opportuno contenere i livelli di inquinamento atmosferico nelle aree urbane, adottando, su base volontaria, misure e accorgimenti tecnici a bordo delle navi al fine di mitigare le emissioni di fumi nell'aria, nella consapevolezza dell'assenza di una diretta correlazione tra il tenore di zolfo dei combustibili e la "fumosità" delle navi;
- l'attuazione di interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni in atmosfera delle navi costituisce un impegno primario per le Amministrazioni e gli operatori del settore, nonché per le Compagnie armatoriali che perseguono una propria "politica ambientale";

RICHIAMATI

- l'annesso VI alla Convenzione internazionale MARPOL 73/78, rubricato "Regulations for the Preventions of Air Pollution from Ships" ed entrato in vigore il 19 maggio 2005, finalizzato alla riduzione dei gas e delle polveri inquinanti provenienti dagli scarichi dei motori delle navi;

- la legge 6 febbraio 2006, n. 57 “Adesione al Protocollo del 1997 di emendamento della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973, come modificata dal Protocollo del 1978, con Allegato VI ed Appendici, fatto a Londra il 26 settembre 1997”;
- il Decreto Legislativo n. 152/2016 rubricato “Norme in materia ambientale” che all'art.295:
 - stabilisce che a far data dal 01 gennaio 2020 è vietato, nelle acque territoriali, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore allo 0.50% in massa;
 - prevede che tali limiti non si applicano ai combustibili destinati alle navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni basati su un sistema a circuito chiuso (c.d. “scrubber”) mentre per i combustibili per uso marittimo destinati alle navi che utilizzano metodi di riduzione delle emissioni non basati su sistemi a circuito chiuso si applica, nelle acque nazionali, un limite relativo al tenore di zolfo pari al 3.50%;
 - vieta l'impiego all'ormeggio di combustibili per uso marittimo aventi un tenore di zolfo superiore a 0.10% in massa, statuendo, del pari, che la sostituzione del carburante deve essere completata il prima possibile dopo l'ormeggio e, viceversa, il più tardi possibile dopo la partenza; detto divieto non si applica *“alle navi di cui si prevede, secondo gli orari resi noti al pubblico, un ormeggio di durata inferiore alle due ore”*;
- le circolari di settore a suo tempo emanate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, secondo le quali l'utilizzo di combustibile marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0.10% in massa deve avvenire non oltre due ore dal termine delle manovre di ormeggio;
 - la nota della Direzione Generale per i rifiuti e l'inquinamento – Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, n. 9833 del 30 maggio 2019, inerente ai metodi di riduzione delle emissioni, alternativi all'utilizzo di combustibili marini a ridotto tenore di zolfo;
- il Regolamento UE n. 757/2015 concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo;

LE PARTI CONCORDANO L'APPLICAZIONE DELLE SEGUENTI REGOLE

Regola 1

(Norme di gestione degli apparati e delle macchine)

Le Compagnie di navigazione firmatarie si impegnano ad impartire, in forma scritta, alle proprie navi, direttive aggiuntive sulla manutenzione e gestione delle macchine volte a favorire la riduzione delle emissioni dei gas di scarico prodotti dalle stesse rispetto a quanto previsto dalle normative vigenti.

Ferme restando le condizioni di sicurezza della navigazione per assicurare la salvaguardia della vita umana in mare, durante la navigazione in ambito portuale, le manovre di ormeggio/disormeggio e la permanenza in porto, sarà adottato ogni accorgimento tecnico dettato dalle buone pratiche marinarie, finalizzato ad ottimizzare l'utilizzo dei motori principali e ausiliari, al fine di contenere le emissioni.

Per quanto precede, le Compagnie di Navigazione firmatarie si impegnano affinché le direttive aggiuntive sulla gestione delle macchine da fornire ai Comandi di bordo risultino in linea con le seguenti *“buone procedure operative”* (a titolo indicativo e non esaustivo):

1. utilizzare le macchine principali e ausiliarie al miglior regime possibile ai fini della corretta combustione;
2. ferme restando le condizioni di sicurezza della navigazione per assicurare la salvaguardia della vita umana in mare durante la navigazione in ambito portuale, ed in base alle caratteristiche

tecniche dei propri apparati di propulsione, avviare i motori in maniera tale da limitare la fumosità ai bassi regimi;

3. innestare le frizioni con intervallo di almeno due (2) minuti tra di loro;
4. evitare il passaggio di carico tra i generatori;
5. avviare le utenze ausiliarie in sequenza tale da evitare la messa in moto improvvisa dei diesel generatori in stand by, compatibilmente con la disponibilità richiesta per detti servizi ausiliari;
6. evitare l'utilizzo di utenze non essenziali in porto;
7. evitare assolutamente le soffiature delle condotte di scarico;
8. effettuare frequenti verifiche e manutenzioni delle macchine e conservare a bordo la relativa documentazione da esibire per i controlli, anticipando, laddove possibile, gli intervalli manutentivi rispetto a quanto prescritto dal costruttore (es.: manutenzione e controllo dei polverizzatori);
9. mantenere in temperatura il motore principale;
10. per le navi che, a far data dal 1 gennaio 2020, installino a bordo un sistema di riduzione delle emissioni del tenore di zolfo (c.d. *Scrubber a circuito aperto o chiuso*), comunicare eventuali anomalie del funzionamento e gestione delle fasi emergenziali;
11. comunicare alla Capitaneria di Porto di Livorno, in tempo reale, eventuali anomalie che non consentono, in via eccezionale, il rispetto delle suddette "buone procedure operative";

Regola 2

(controllo delle emissioni di CO₂ e verifica dell'efficienza energetica)

Le Compagnie di navigazione, per le navi superiori alle 5000 tonnellate di stazza lorda, ai fini del monitoraggio delle emissioni di CO₂ rilasciate dalle navi, si impegnano a fornire alla Capitaneria di porto di Livorno il documento di conformità ai sensi del Regolamento UE 757/2015 in corso di validità nonché il rapporto di monitoraggio annuale.

Regola 3

(attività di vigilanza)

La Capitaneria di porto di Livorno valuterà, nell'ambito delle proprie attribuzioni istituzionali e nel corso dell'ordinaria attività di controllo, la verifica sul contenuto del tenore di zolfo nei combustibili utilizzati per uso marittimo ai sensi della normativa vigente, la conformità al Regolamento UE 757/2015, nonché la rispondenza dei dati e delle informazioni relative a quanto previsto dal presente accordo volontario. Resta inteso, in ogni caso, che l'eventuale attività sanzionatoria potrà tener conto esclusivamente dei parametri fissati dalla normativa vigente.

In particolare i controlli, in relazione alle circostanze, potranno consistere in:

- campionamenti del combustibile utilizzato dalla nave all'ormeggio;
- verifiche documentali circa il combustibile utilizzato;
- verifiche afferenti cambi del combustibile effettuati durante la navigazione in ingresso nelle acque territoriali ed in uscita dalle stesse;
- verifiche in merito all'utilizzo dei sistemi di lavaggio delle emissioni in atmosfera ed alle relative certificazioni (qualora ne ricorrano le condizioni);
- verifiche documentali in merito alla conformità al regolamento UE 757/2015 concernente le emissioni di CO₂.

Regola 4

(validità dell'accordo)

Il presente accordo ha validità sino al 31.12.2020, con facoltà di prolungarne ulteriormente la validità. Le parti si riservano la facoltà di modificare e/o integrare i termini dell'accordo stesso dopo aver valutato congiuntamente gli esiti dei primi sei mesi di attuazione. Del pari i soggetti firmatari del presente accordo si impegnano a sviluppare le più adeguate sinergie che favoriscano l'adozione

delle più virtuose prassi per la riduzione delle emissioni in atmosfera in ambito portuale nell'ottica della sostenibilità ambientale.

Regola 5

(disposizioni finali)

Il presente "Accordo volontario" viene sottoscritto a Livorno in data _____ dai seguenti rappresentanti e rimane aperto alla sottoscrizione di qualunque altro Ente/Compagnia che ritenesse, anche successivamente, di aderire all'Accordo.

Per la Capitaneria di porto di Livorno,

Per il Comune di Livorno,

Per CIN Spa,

Per FORSHIP Spa,

Per Grimaldi Spa,

Per Moby Spa,

Per TOREMAR Spa,