



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Adriatico Centrale

Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona



Capitaneria di Porto  
Ancona

# **ACCORDO VOLONTARIO**

## ***“ANCONA BLUE AGREEMENT”***

## ACCORDO VOLONTARIO PER IL PORTO DI ANCONA

La Capitaneria di porto di Ancona e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, da una parte, e gli armatori/compagnie di navigazione indicati in calce al presente accordo, dall'altra,

### PREMESSO E CONSIDERATO CHE

- Il bacino portuale di Ancona è prospiciente il centro urbano della città;
- le navi traghetto che scalano il porto di Ancona, ormeggiando in adiacenza al centro città, si trovano ad operare in prossimità di aree fortemente antropizzate e quindi, possono contribuire, in associazione ad altri fattori, ad incidere sullo stato generale della qualità dell'aria circostante;
- al fine di contribuire al contenimento dei livelli d'inquinamento atmosferico nelle aree urbane, con particolare riferimento alle emissioni di zolfo in atmosfera, è opportuno intervenire anche sull'utilizzo dei combustibili per uso marittimo,
- la vigente normativa in materia di utilizzo di combustibili da parte delle navi (Decreto legislativo 09 novembre 2007, n.205) ha previsto, a decorrere dal 1 gennaio 2010, che le stesse, quando sono all'ormeggio, utilizzino "gasolio marino con tenore di zolfo inferiore allo 0,1%";
- l'International Maritime Organisation e l'Unione europea hanno definito il quadro normativo internazionale volto a vietare, a partire dal 1 gennaio 2020, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore allo 0,5% in tutti gli Stati membri;
- 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;
- l'introduzione di limiti maggiormente stringenti rispetto a quelli stabiliti dalla vigente normativa comunitaria e nazionale in materia di tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo può essere conseguita anche mediante l'adozione di accordi volontari tra le parti, fermi restando i limiti imposti dalla normativa vigente di seguito richiamata;
- dagli esiti dell'incontro tenutosi in data 06.09.2018 presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Centrale, è stata condivisa dagli armatori/compagnie di navigazione intervenuti, la necessità di mitigare il fenomeno dell'immissione in atmosfera dei gas combustibili prodotti dalle navi che scalano il porto di Ancona, ubicate nelle immediate adiacenze dei prospicienti agglomerati urbani, attraverso l'adozione di misure ed accorgimenti tecnici volontari;



## RICHIAMATI

- l'annesso VI alla Convenzione internazionale MARPOL entrato in vigore il 19 maggio 2005 in ambito internazionale, che detta norme finalizzate alla riduzione dei gas e delle polveri inquinanti provenienti dagli scarichi dei motori delle navi;
- la legge 06.02.2006, n.57 in materia di 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 26.08.1997;
- la direttiva 99/33/CE relativa alla riduzione delle emissioni di gas nocivi nell'atmosfera da parte delle navi, recepita con decreto legislativo 3 aprile 2006 n.152;
- il Decreto legislativo 09.11.2007 n.205 "Attuazione della direttiva 2005/33/CE che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo";
- il Decreto legislativo 16.07.2014 n.112 "Attuazione della direttiva 2012/33/UE, che modifica la direttiva 1999/32/CE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marino";
- la "Decisione di esecuzione" (UE) 2015/253 del 16.02.2015, relativa ai metodi e frequenze di campionamento di cui alla direttiva 1999/32 come emendata;
- la direttiva (UE)2016/802 dell'11 maggio 2016 relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (codificazione);
- il decreto legislativo 3 aprile 2006 n.152 e, in particolare, l'articolo 295 dal Titolo "Combustibili per uso marittimo" il quale nel vietare, al comma 7, l'impiego all'ormeggio di combustibili per uso marittimo aventi un tenore di zolfo superiore allo 0,10% in massa, precisa, al comma 8, che 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 PARTI CONCORDANO L'APPLICAZIONE DELLE SEGUENTI REGOLE

### **Regola prima (qualità dei carburanti)**

Dalla data di sottoscrizione volontaria del presente accordo e fino al 31 dicembre 2019, con possibilità di rinnovo, gli armatori/compagnie di navigazione firmatari sotto specificati, si impegnano a far funzionare i motori principali ed ausiliari delle navi da loro esercite con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% in massa dall'ultimazione della manovra d'ormeggio in porto, per l'intera durata della sosta (a prescindere dal periodo di sosta comunicato e reso pubblico, anche se inferiore alle 2 ore), nonché durante le



fasi di disormeggio e navigazione dalla banchina assegnata alla *pilot station* (come riportata sulle vigenti pubblicazioni nautiche).

### **Regola seconda (norme di gestione delle macchine)**

Gli armatori/compagnie di navigazione firmatari si impegnano inoltre ad impartire, in forma scritta, ai Comandanti ed agli equipaggi delle navi da loro esercite, che effettuano la navigazione nel contesto della zona di mare sopra richiamata, norme di gestione delle macchine tese a ridurre ulteriormente, rispetto a quanto previsto dalla normativa vigente, le emissioni nocive dei gas di scarico prodotti dalle stesse. Nello specifico, durante tutta la navigazione effettuata, a partire dal P.I.M. (pronti in macchina) e fino al F.I.M. (finito in macchina), sarà adottato ogni accorgimento tecnico e/o dettato dalla buona pratica marinaresca, finalizzato ad ottimizzare l'utilizzo dei motori principali durante tutte le manovre di arrivo/partenza delle navi, nonché dei generatori durante la sosta in porto, allo scopo di contenere le emissioni dei gas di scarico in atmosfera.

Analogamente, durante la fase di preriscaldamento prima della partenza, e nel corso delle manovre, i motori principali saranno utilizzati con ogni accortezza, impiegandoli alla minima potenza consentita e senza brusche ed improvvise variazioni di regime, fatto comunque salvo il mantenimento delle condizioni di sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare.

Per quanto precede, gli armatori/compagnie di navigazione si impegnano affinché le norme di gestione delle macchine da fornire ai comandi di bordo risultino in linea con i parametri sotto elencati a titolo indicativo e non esaustivo:

- usare le macchine principali e ausiliarie al miglior regime ai fini della corretta combustione;
- evitare il passaggio di carico tra i generatori;
- evitare assolutamente, all'interno del bacino portuale, la soffiatura delle condotte di scarico;
- effettuare frequenti verifiche e manutenzioni delle macchine e conservarne a bordo la relativa documentazione;
- comunicare alla Capitaneria di Porto di Ancona in tempo reale eventuali anomalie che non consentono, in via eccezionale, il rispetto delle procedure operative in questione;
- procedere con periodica frequenza alla pulizia degli iniettori e degli economizzatori.

### **Regola terza (ottimizzazione dell'arrivo e della partenza delle navi)**

Fermo restando che il piano accosti viene predisposto dalla Capitaneria di Porto sulla base delle previsioni di arrivo e partenza delle navi fornite dalle Agenzie Marittime Raccomandatarie, e che sulla base di tale piano l'Autorità di Sistema portuale organizza gli spazi all'interno delle facilities e i processi di imbarco e sbarco, nel caso di variazioni di orario rispetto alle suddette previsioni, comunicate in tempo utile a consentire adeguati tempi di intervento:

- La Capitaneria di Porto si impegna ad ottimizzare l'ordine di ingresso e uscita delle navi comunicandolo per tempo alle navi interessate;
- l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale si impegna, in relazione alle eventuali variazioni di cui sopra, a monitorare e conseguentemente ad ottimizzare l'organizzazione dei processi di imbarco e sbarco delle navi in collaborazione con le Agenzie marittime e le Istituzioni preposte ai controlli in ingresso ed uscita dal porto.

### **Regola quarta (attività di vigilanza)**

La Capitaneria di porto di Ancona valuterà, nell'ambito delle proprie attribuzioni istituzionali e nel corso dell'ordinaria attività di controllo circa la verifica sul contenuto del tenore di zolfo nei combustibili utilizzati per uso marittimo ai sensi della normativa vigente, anche la rispondenza rispetto a quanto previsto dal presente accordo volontario.

### **Regola quinta (disposizioni finali)**

Qualora un armatore/compagnia di navigazione decidesse di adottare ulteriori elementi migliorativi, rispetto alle previsioni del presente protocollo, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale li valuterà anche ai fini di un'eventuale, parziale compensazione sui costi generali sostenuti dallo stesso armatore/Compagnia di navigazione presso lo scalo di Ancona.

Le versioni italiana ed inglese dell'accordo sono ugualmente autentiche.

FATTO ad Ancona il 30 Novembre 2018

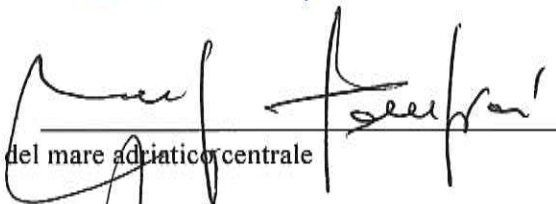
L'Accordo volontario è firmato dalle parti sottostanti nelle persone dei legali rappresentanti o soggetti muniti di specifica delega e rimane aperto alla sottoscrizione di qualunque altro Ente/armatore/Compagnia di navigazione che ritenesse, anche successivamente, di aderire.

**C.A. Enrico Moretti**  
Comandante del porto di Ancona



---

**Rodolfo Giampieri**  
Presidente Autorità di Sistema Portuale del mare adriatico centrale



---

**Alberto Rossi**  
Armatore Adria Ferries S.p.A.



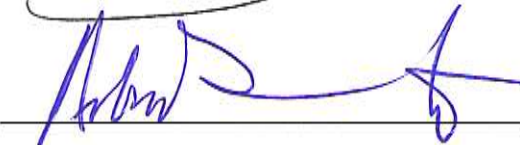
---

**Aris Slama**  
Delegato Jadrolinija



---

**Andrea Morandi**  
Delegato Superfast Ferries  
Delegato Blue Star Ferries



---