

Tavolo tecnico per la nautica sostenibile presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Protocollo tecnico

Premessa

A seguito degli accordi intercorsi il 9 ottobre 2006 nel corso del Salone nautico internazionale di Genova, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha attivato un Tavolo tecnico permanente sulla nautica sostenibile presso il medesimo Ministero.

Il Tavolo, presieduto dalla Direzione Protezione della Natura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha visto il coinvolgimento del Ministero dei Trasporti - Direzione generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno, del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, del Reparto Ambientale Marino delle Capitanerie di Porto presso questo Ministero, della Federparchi, in rappresentanza degli Enti gestori delle aree marine protette e dei parchi nazionali costieri, di UCINA, AssoNautica, AssoCharter e AMI (Assistenza Mare Italia), in rappresentanza dell'utenza nautica, nonché di Legambiente, Marevivo e WWF Italia, in rappresentanza del mondo ambientalista.

Il Tavolo si è riunito nei giorni 9 novembre 2006 e 21 novembre 2006. In tale sede sono state delineate le finalità del tavolo ed è stato incaricato un gruppo di lavoro di redigere un protocollo tecnico da sottoporre all'approvazione del Tavolo.

Il gruppo di lavoro, composto da esperti del Ministero, di Federparchi, UCINA, Assonautica e Associazioni ambientaliste (rappresentate da Marevivo), si è riunito i giorni 5 dicembre 2006, 19 dicembre 2006 e 18 gennaio 2007. Nel corso degli incontri sono stati acquisiti elaborati tecnici da parte della Direzione Protezione della Natura, di UCINA, Marevivo, WWF Italia e Legambiente. Il gruppo di lavoro ha elaborato e condiviso collegialmente i contenuti del presente documento.

Finalità del Tavolo tecnico

L'oggetto delle attività del Tavolo tecnico è stata la definizione congiunta, coinvolgendo tutte le Amministrazioni competenti, l'utenza qualificata e le associazioni ambientaliste, di criteri, linee guida, standard di riferimento e proposte per il settore della nautica, intesa non solo come diporto, ma anche come comparto della locazione e del noleggio, nelle aree marine protette.

L'obiettivo è stato l'introduzione della premialità ambientale per la nautica nelle aree marine protette, mediante l'adozione di una regolamentazione concepita ad hoc nei decreti ministeriali di istituzione e aggiornamento e nei regolamenti delle aree marine protette. A tal fine, essendo in corso in tutte le AMP la redazione dei nuovi Regolamenti o l'aggiornamento dei decreti istitutivi, è possibile avviare sin dalla prossima estate un processo di revisione delle regolamentazioni e delle zonazioni delle aree marine protette, che fornisca ai diportisti un quadro di regole uniformi, omogenee e condivise. Tale quadro di regole non si applica alla zona A e si limita alle zone B e C.

Con queste premesse, si è rafforzato il ruolo delle aree marine protette come laboratorio avanzato ove sperimentare pratiche ecosostenibili di gestione della fascia costiera e della fruizione turistica, e si auspica, in futuro, l'estensione delle migliori esperienze di gestione e dei più efficaci standard all'intero sistema costiero nazionale.

Analogamente, il Tavolo ha individuato alcuni punti di debolezza del settore delle aree marine protette rispetto alla nautica, e suggerire raccomandazioni e soluzioni praticabili da adottarsi nel medio-lungo periodo mediante appositi piani e programmi.

Contenuti della Proposta di Regolamentazione e delle Direttive ministeriali da adottare

Si riassumono di seguito i contenuti della proposta di regolamentazione per la nautica nelle aree marine protette, che dovrà essere inserita nei decreti e nei regolamenti delle AMP, e delle direttive che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dovrà adottare per rendere cogenti le proposte elaborate dal Tavolo.

Classificazione degli scafi

Le unità da diporto saranno principalmente classificate in funzione del potenziale impatto sull'ambiente marino, in ragione del possesso di requisiti ecologici e di compatibilità ambientale; la classificazione in funzione della dimensione (natante, imbarcazione, nave) permane nei casi in cui è funzionale alle ragioni di protezione.

Per gli scafi classificati come "a impatto minimo" o "eco-compatibili" saranno previste misure di premialità ambientale, quali preferenzialità nelle autorizzazioni, agevolazioni negli accessi, equiparazione ai residenti, tariffe scontate per i servizi e i canoni dell'AMP, ecc.

Accesso alle aree marine protette

Relativamente all'accesso delle unità da diporto alle zone B e C, si propone di introdurre una regolamentazione che esalti la premialità ambientale e incentivi gli utenti ad adeguare le unità circolanti agli standard degli scafi eco-compatibili. Tale regolamentazione comporterà quindi la possibilità di accesso in zona C anche alle navi da diporto, oggi escluse dalle AMP, ma solo se in linea con gli standard più recenti e restrittivi della MARPOL 73/78 (l'Annesso IV, relativo al trattamento delle acque nere e delle acque grigie di bordo, entrato in vigore nel settembre 2003, e l'Annesso VI, relativo alle emissioni delle navi per diminuire l'inquinamento atmosferico, in vigore dal 19 maggio 2005). Si evidenzia, in proposito, che il turismo legato alle navi da diporto è in linea con i criteri di contingentamento e qualità dell'offerta turistica tipici delle finalità istituzionali delle aree marine protette.

Resta inteso, in ogni caso, che nelle aree marine protette vigono ai sensi della Legge 394/91 i divieti al rilascio di sostanze e rifiuti liquidi, all'immissione di scarichi non in regola con le più restrittive prescrizioni previste dalla normativa vigente, nonché all'utilizzo di moto d'acqua o acquascooter e mezzi simili.

Per gli scafi a impatto minimo o eco-compatibili potranno essere previste ulteriori misure di premialità ambientale, per il possesso di sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili (fotovoltaico, solare termico, minieolico) o se trattate con pitture antivegetative a "rilascio zero", (da definire successivamente, a seguito di opportune verifiche svolte dal Tavolo).

Sosta nelle aree marine protette

Le unità da diporto saranno classificate in funzione della dimensione (natante, imbarcazione, nave) rispetto all'attività di ancoraggio. L'ancoraggio sarà consentito in zona B e C, compatibilmente con le esigenze di tutela dei fondali, al di fuori quindi delle aree particolarmente sensibili, che ospitano praterie di Posidonia oceanica, altre fanerogame marine, coralligeno e altre biocenosi di pregio. Gli enti gestori, sulla base delle direttive Ministeriali (riportate nel seguito del presente documento) dovranno avviare la realizzazione per ciascuna AMP: di una carta di sintesi dei fondali; della segnalazione delle "aree sensibili" ove vietare l'ancoraggio; dei campi ormeggio; del monitoraggio delle aree soggette all'ancoraggio e al divieto di ancoraggio; di una carta ecologica, della sensibilità dei fondali e dell'eventuale impatto acustico.

Nelle zone B e C l'ancoraggio sarà consentito sui fondali inerti anche a breve distanza dalla costa, in deroga a eventuali ordinanze delle Capitanerie di porto, ove ritenuto possibile, in funzione delle caratteristiche della costa e della fruizione turistica. Tale deroga sarà concordata tra Ente gestore e Capitaneria di porto, a seguito di apposita istruttoria.

Velocità di navigazione nelle aree marine protette

Sarà stabilito un limite standard per la velocità di navigazione nelle AMP, non in funzione delle zone B e C, ma della distanza dalla costa, considerando una fascia prossima alla costa (entro i 300 metri, ma nel rispetto delle ordinanze per la sicurezza della navigazione) e una fascia di avvicinamento alla costa (tra i 300 e i 600 metri). Al fine di consentire alle Autorità preposte di determinare visivamente la velocità di navigazione, questa non sarà consentita in assetto planante, ma esclusivamente in assetto dislocante. La navigazione nelle zone B e C, sarà quindi consentita a massimo 5 nodi entro 300 m dalla costa, e solo in assetto dislocante e a massimo 10 nodi, nella fascia compresa tra i 300 m e i 600 m di distanza dalla costa.

Bollino Blu

Al fine di beneficiare delle misure di premialità ambientale, i proprietari degli scafi a impatto minimo o eco-compatibili (compresi i charter e i fornitori di servizi) potranno richiedere ai soggetti gestori delle AMP e alle locali Capitanerie di Porto il rilascio di un contrassegno ("bollino blu"), realizzato allo scopo dal Ministero in collaborazione con Ucina, da esporre a bordo dell'unità (adesivo, pannello, ecc.), a fronte di apposita autocertificazione del possesso dei requisiti ecologici dello scafo. Ai fini del rilascio saranno ritenuti validi anche l'esibizione della ricevuta di installazione delle casse di raccolta delle acque nere, il libretto del motore o altro attestato tecnico rilasciato dal costruttore, dal distributore o dall'importatore all'atto dell'emissione in commercio. Dal 1 gennaio 2008, il "bollino blu" sarà obbligatorio per l'accesso alle aree marine protette delle unità da diporto utilizzate mediante contratti di locazione e di noleggio (charter).

Il "bollino blu" potrà essere richiesto in qualunque AMP, anche all'atto delle richieste di autorizzazione al soggetto gestore per lo svolgimento di specifiche attività (ormeggio, pesca sportiva, immersioni, ecc.), e sarà valido in tutte le aree marine protette.

Estensione dell'ambito di applicazione delle misure

Per coerenza con il sistema delle aree marine protette, le misure di premialità ambientale e le limitazioni all'ancoraggio e alla velocità di navigazione si applicheranno anche agli operatori del settore subacqueo, delle visite guidate, del pescaturismo e ai fornitori di servizi. Le limitazioni all'ancoraggio e alla velocità di navigazione si applicheranno anche agli operatori della pesca professionale. Le limitazioni alla velocità di navigazione si applicheranno anche al comparto del trasporto passeggeri e di linea.

Segnalamenti marittimi

Le proposte elaborate dal Tavolo vogliono in sostanza agevolare il diportista nella fruizione e nella comprensione delle regole. In tale contesto, sarà necessario assicurare la riconoscibilità dei segnalamenti marittimi delle zone A (che comporta il divieto di accesso), rispetto a quelli delle zone B e C, contrassegnandoli in modo adeguato.

Proposta di Regolamentazione per la nautica nelle aree marine protette

1. Nelle aree marine protette le unità da diporto sono classificate, oltre che in funzione della dimensione, in funzione del potenziale impatto sull'ambiente marino, secondo lo schema seguente:

A1) unità a impatto minimo, in linea con uno dei seguenti requisiti:

- a) con esclusiva propulsione a vela (derive);
- b) con esclusiva propulsione a remi o a pedali;
- c) con esclusiva propulsione con motore elettrico in linea con la Direttiva 2003/44/CE;

A2) unità eco-compatibili, in linea con uno dei seguenti requisiti:

- a) natanti e imbarcazioni in linea con la Direttiva 2003/44/CE;
- b) navi da diporto in linea con gli Annessi IV e VI della MARPOL 73/78;
- c) unità dotate di casse per la raccolta dei liquami di scolo;
- d) unità equipaggiate con motore in linea con la Direttiva 2003/44/CE (fuoribordo o entro bordo a 4 tempi benzina verde, fuoribordo a 2 tempi ad iniezione diretta, entro bordo diesel conforme alla Direttiva)
- e) unità equipaggiate con motore entro bordo o fuoribordo alimentato con biodiesel, etanolo, gas o altri carburanti "ecologici";

B) altre unità.

2. Per le unità di classe A1 e A2 di cui al punto 1 sono previste misure di premialità ambientale. Al fine di beneficiare di tali misure, i proprietari delle unità di classe A1 e A2 potranno richiedere ai soggetti gestori delle AMP e alle locali Capitanerie di Porto il rilascio di un apposito contrassegno ("bollino blu"), a fronte dell'autocertificazione del possesso dei requisiti di cui al punto 1 o dell'esibizione di idonea documentazione.
3. In Zona B, l'accesso è consentito:
 - a) agli scafi a impatto minimo di cui al punto 1);
 - b) ai natanti;
 - c) alle imbarcazioni eco-compatibili di cui al punto 1);
 - d) fino al 1 gennaio 2008, alle imbarcazioni;
4. In zona B, la sosta notturna è consentita esclusivamente
 - a) agli scafi a impatto minimo di cui al punto 1);
 - b) ai natanti;
 - c) alle imbarcazioni eco-compatibili di cui al punto 1);
5. In Zona C, l'accesso è consentito:
 - a) agli scafi a impatto minimo di cui al punto 1);
 - b) ai natanti;
 - c) alle imbarcazioni;
 - d) alle navi da diporto eco-compatibili di cui al punto 1);
6. A partire dal 1 gennaio 2008, il contrassegno "bollino blu" sarà obbligatorio per l'accesso alle aree marine protette delle unità da diporto utilizzate mediante contratti di locazione e di noleggio (charter).
7. Per le unità di classe A1 e A2 di cui al punto 1, potranno essere previste ulteriori misure di premialità ambientale, se
 - a) dotate di sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili;
 - b) utilizzano pitture antivegetative a "rilascio zero";
8. Nelle zone B e C l'ancoraggio è consentito, al di fuori delle aree particolarmente sensibili, individuate e segnalate dal soggetto gestore.

9. Nelle zone B e C l'ancoraggio è consentito sui fondali inerti (limosi o sabbiosi) in prossimità della costa, anche in deroga alle eventuali ordinanze delle Capitanerie di porto, a seguito di apposita istruttoria svolta tra Ente gestore e Capitaneria di porto.
10. Nelle zone B e C la navigazione è consentita
 - a) a velocità non superiore a 5 nodi, entro la distanza di 300 m dalla costa;
 - b) esclusivamente in assetto dislocante e comunque a velocità non superiore a 10 nodi, nella fascia di mare compresa tra la distanza di 300 m dalla costa e la distanza di 600 m dalla costa.
11. Le misure di cui ai punti 1, 2, 7, 8, 9 e 10 si applicano anche agli operatori del settore subacqueo, delle visite guidate, del pescaturismo e ai fornitori di servizi.
12. Le misure di cui ai punti 8, 9 e 10 si applicano anche agli operatori della pesca professionale
13. Le misure di cui al punto 10 si applicano anche al comparto del trasporto passeggeri e di linea.

Proposte di Direttive Ministeriali

"Direttiva ancoraggio"

- Ciascun ente gestore dovrà redigere una cartografia di sintesi dei fondali dell'area marina protetta, da completare, auspicabilmente entro la prossima stagione estiva, sulla base degli studi già esistenti (studi di fattibilità, ricerche, monitoraggi, mappature a scala locale e nazionale, realizzati dai vari soggetti scientifici titolati).
- Ciascun ente gestore dovrà avviare gli interventi per la segnalazione delle "aree sensibili", ove l'ancoraggio non è consentito, da individuare prioritariamente in zona B, tenendo conto della vocazione alla fruizione diportistica della zona C. Tali interventi dovranno completarsi auspicabilmente nel corso della prossima stagione estiva.
- Ciascun ente gestore dovrà avviare la realizzazione di campi ormeggio a basso impatto, prioritariamente in zona B e nelle "aree sensibili" ove l'ancoraggio non è consentito.
- Ciascun ente gestore dovrà avviare a partire dal 2007 il monitoraggio delle aree soggette all'ancoraggio libero e al divieto di ancoraggio, in un quadro di gestione dinamica e adattativa.
- Ciascun ente gestore dovrà avviare la realizzazione di una carta ecologica, della sensibilità dei fondali e dell'eventuale impatto acustico dell'area marina protetta, anche mediante studi e monitoraggi ad hoc, da aggiornare successivamente in un quadro di gestione dinamica ed adattativa.

"Direttiva Bollino Blu"

- Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, mediante gli Enti gestori delle AMP e le locali Capitanerie di Porto, rilascerà ai proprietari degli scafi a impatto minimo o eco-compatibili un apposito contrassegno ("bollino blu") da esporre a bordo dell'unità, al fine di beneficiare delle misure di premialità ambientale.
- Il rilascio del contrassegno potrà avvenire a fronte di apposita autocertificazione del possesso dei requisiti ecologici dello scafo o mediante l'esibizione di idonea documentazione, quali ricevuta di installazione delle casse di raccolta delle acque nere, libretto del motore, attestato tecnico rilasciato dal costruttore, dal distributore o dall'importatore all'atto dell'emissione in commercio.
- Il rilascio del contrassegno potrà avvenire presso tutte le sedi delle Aree marine protette, anche all'atto delle richieste di autorizzazione per lo svolgimento di specifiche attività e sarà valido in tutte le aree marine protette.
- Il contrassegno sarà ideato, realizzato e prodotto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in collaborazione con Ucina.

“Direttiva Segnalamenti marittimi”

- Al fine di assicurare la massima riconoscibilità dei segnalamenti marittimi delle zone A, B e C, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare definirà, nel rispetto degli standard stabiliti dalle convenzioni internazionali, i criteri per l'ideazione, realizzazione e produzione di appositi contrassegni da applicare sui segnalamenti marittimi.

Gli impegni finanziari del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare determinati dall'emanazione delle citate direttive saranno sostenuti prioritariamente nell'ambito dei fondi destinati annualmente ai programmi di gestione per il funzionamento delle aree marine protette.

Definizioni nautiche

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare adoterà nei decreti e nei regolamenti delle aree marine protette il glossario nautico verificato e approvato dal Tavolo tecnico, allegato al presente documento, introducendo anche la classificazione di cui al punto 1 della proposta di Regolamentazione.

Raccomandazioni

- I decreti istitutivi e di aggiornamento e i regolamenti delle aree marine protette dovrebbero richiamare, all'occorrenza, le Ordinanze già vigenti delle locali Capitanerie di Porto in materia di sicurezza della navigazione e della balneazione.
- I regolamenti delle aree marine protette e le misure di premialità ambientale in essi previste dovrebbero essere finalizzati ad incentivare la destagionalizzazione delle attività ed il massimo coinvolgimento delle comunità residenti negli obiettivi delle aree marine protette.
- Ucina, AssoNautica e le altre associazioni di categoria dovrebbero assicurare la massima collaborazione per la comunicazione e divulgazione dei contenuti del presente documento, con particolare riferimento ai regolamenti delle aree marine protette, alle misure di premialità ambientale e al “bollino blu”.
- Sarebbe opportuno avviare un confronto tecnico tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Comando delle Capitanerie di Porto, il RAM, gli uffici competenti della Marina e Ucina per ridefinire gli standard minimi per la segnalazione dei campi ormeggio nelle AMP, al fine di limitare l'impatto paesaggistico e i costi di installazione, gestione e manutenzione e di favorire la riconoscibilità delle aree di ormeggio da parte dell'utenza.
- Sarebbe opportuno avviare la redazione di una cartografia nautica dedicata alle attività diportistiche nelle aree marine protette, da distribuire in maniera capillare a livello locale e presso gli utenti del settore, e attivare un numero verde nazionale sulle AMP e un sito internet dedicato, ove reperire tutte le informazioni utili agli utenti della nautica per frequentare le aree marine protette.
- Sarebbe opportuno avviare, con il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali interessati, un Programma di incentivi all'utenza, per l'installazione delle “casce nere” sulle imbarcazioni, e un Piano di interventi affinché i porti turistici e i marina contigui o

all'interno delle AMP siano dotati di attrezzature idonee alla raccolta dei liquami, per non vanificare l'adozione delle casse di raccolta a bordo delle imbarcazioni.

- Sarebbe opportuno che il processo di revisione e riallineamento delle regole delle aree marine protette prevedesse anche l'istituzione delle AMP nei tratti di mare compresi nei parchi nazionali (Arcipelago di La Maddalena e Arcipelago Toscano), dove vigono regole fortemente differenziate, in parte anacronistiche e con zonazioni a macchia di leopardo.
- Sarebbe opportuno che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero dei Trasporti, anche con il coinvolgimento dei soggetti partecipanti al Tavolo, valutassero l'opportunità di stipulare un apposito protocollo d'intesa per l'adozione di un "bollino blu" per gli scafi eco-compatibili su tutto il territorio nazionale.
- I partecipanti al Tavolo tecnico verificheranno, in futuro, la possibilità di determinare ulteriori criteri per la compatibilità ambientale degli scafi e per la relativa premialità.

Roma, li _____

Per la Direzione Protezione della Natura
del Ministero dell'ambiente e della tutela
del territorio e del mare,

per la Direzione generale per la navigazione
e il trasporto marittimo e interno
del Ministero dei Trasporti

Per il Comando Generale del Corpo
delle Capitanerie di Porto,

Per il Reparto Ambientale Marino delle
Capitanerie di Porto presso il Ministero
dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Per la Federparchi

Per l'UCINA,

Per l'AssoNautica

per l'AssoCharter

Per l'AMI

Per Legambiente

Per Marevivo

Per il WWF Italia