

Accordo Volontario Nazionale per l'utilizzo dei biocarburanti nel settore trasporti

Filiera Biodiesel

Introduzione di Miscele

Biodiesel-Gasolio nella rete nazionale di distribuzione carburanti e nelle flotte di trasporto pubblico e dei servizi di pubblica utilità

TRA:

- Ministero dell'Ambiente, Direzione Generale Servizio Inquinamento Atmosferico, Acustico e per le Industrie a Rischio, Via C. Colombo, 44 - 00147 Roma, nel seguito denominato MINAMB;
- Ministero dell'Industria e del Commercio Estero, Direzione Generale dell'Energia e delle Risorse Minerarie, Via Molise 2 - 00187 Roma, nel seguito denominato MICA;
- Ministero delle Politiche Agricole e Forestali, Direzione Generale delle Politiche Agricole ed Agroindustriali Nazionali, Via XX Settembre, 20 - 00187 Roma, nel seguito denominato MIPAF;
- Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Dipartimento Trasporti Terrestri, Via G. Caraci, 36 - 00157 Roma, nel seguito denominato MINTRA;
- Conferenza dei Presidenti delle Regioni, Coordinamenti Interregionali Ambiente, Energia e Trasporti, Via Parigi, 2 - 00185 Roma, nel seguito denominata REGIONI;
- Unione delle Province d'Italia, Piazza Cardelli, 4 - 00186 Roma, nel seguito denominata UPI;
- Associazione Nazionale Comuni Italiani, Via dei Prefetti, 46 - 00186 Roma, nel seguito denominata ANCI;
- Confederazione Generale Italiana del Lavoro, Corso d'Italia, 25 - 00198 Roma, nel seguito denominata CGIL;
- Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori, Via Po, 21 - 00198 Roma, nel seguito denominata CISL;
- Unione Italiana del Lavoro, Via Lucullo, 6 - 00187 Roma, nel seguito denominata UIL;
- Confederazione Italiana Dirigenti di Azienda, Via Nazionale, 75 I - 00184 Roma, nel seguito denominata CIDA;
- Ente Nazionale per le Nuove tecnologie, l'Energia e l'Ambiente, Lungotevere Grande Ammiraglio Thaon di Revel, 76 - 00196 Roma, nel seguito denominato ENEA;
- Associazione Imprese Gestione Servizi Tecnici Integrati, Via Silvio D'Amico, 40 - 00145 Roma, nel seguito denominata AGESI;
- Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche, Corso Galileo Ferraris, 61 - 10128 Torino, nel seguito denominata ANFIA;
- Associazione Italiana dell'Industria Olearia, Piazza di Campitelli, 3 - 00186 Roma, nel seguito denominata ASSITOL;
- ASSOCOSTIERI, V.le Cesare Pavese, 305 - 00144 Roma;
- Associazione Trasporti, Piazza Cola di Rienzo, 80/a - 00192 Roma, nel seguito denominata ASSTRA;
- Confederazione Italiana Agricoltori, Via M. Fortuny, 20 - 00196 Roma, nel seguito denominata CIA;
- Confederazione Nazionale Coltivatori Diretti, Via XXIV Maggio, 43 - 00187 Roma, nel seguito denominata COLDIRETTI;
- CONFAGRICOLTURA, Corso Vittorio Emanuele, 101 - 00186 Roma;
- Confederazione Produttori Agricoli, Via Tevere, 15 - 00198 Roma, nel seguito denominata COPAGRI;
- Confederazione Italiana Piccola e Media Industria, Via della Colonna Antonina, 52 - 00100 Roma, nel seguito denominata CONFAPI;
- ITALIA NOSTRA, Via Nicolò Porpora, 22 - 00198 Roma;
- LEGAMBIENTE, Via Salaria, 403 - 00199 Roma;
- UNIONE PETROLIFERA, Via Giorgione, 129 - 00147 Roma;

- Associazione Italiana per il World Wide Fund for Nature, Via Po, 25/c – 00198 Roma, nel seguito denominata WWF Italia.

Premessa

I trasporti in Italia sono legati per la massima parte ai consumi di prodotti petroliferi e presentano, quindi, una flessibilità minima in termini di sostituzione di fonti energetiche ed un'elevata vulnerabilità in termini di approvvigionamento. Ai trasporti è imputabile circa un terzo dei consumi finali di energia e di emissioni di gas serra; gli stessi sono in crescita sia in valore assoluto sia in percentuale. Inoltre, i trasporti sono la maggior fonte di inquinamento atmosferico. Infatti, il settore trasporti (secondo stime ENEA basate sul metodo Corinair, utilizzando per i trasporti il modello COPERT II), è responsabile del 74% delle emissioni di monossido di carbonio, del 55 % degli ossidi di azoto, del 52% degli idrocarburi volatili, del 9% degli ossidi di zolfo. Il traffico urbano, in particolare, incide per oltre il 30 % sui consumi di energia dell'intero settore, e quindi per circa il 10 % sui consumi energetici nazionali, ed è il maggior responsabile delle emissioni di benzene (per oltre il 90%) e delle particelle sospese totali. L'obiettivo di sostenibilità degli usi dell'energia nei trasporti ha una duplice valenza:

Globale, relativamente alla riduzione delle emissioni dei gas serra come previsto dall'accordo di Kyoto, con il notevole valore aggiunto, data la vulnerabilità energetica nazionale, di accrescere l'efficienza energetica di un sistema essenziale per l'economia e la vita del Paese;

locale, per i danni dell'inquinamento atmosferico sulla salute, specialmente nelle aree urbane.

Gli interventi necessari per il raggiungimento dei due macroobiettivi sono generalmente sinergici per cui il rispetto delle clausole negoziate per l'Accordo di Kyoto comporta un valore aggiunto in termini di vivibilità complessiva e di miglioramento della competitività economica; va quindi visto, oltre che come un necessario adempimento, come una straordinaria opportunità.

Il consumo energetico nei trasporti e le conseguenti emissioni di CO₂ e di inquinanti sono il risultato di due serie di fattori:

- I consumi e le emissioni medie dei veicoli in circolazione;
- il totale dei chilometri percorsi e le condizioni di marcia dei veicoli, in particolare velocità e livelli di congestione del traffico.

Ponendo l'attenzione sul primo fattore, oltre ad intervenire migliorando l'efficienza energetica dei nuovi veicoli, ulteriori vantaggi sulla riduzione delle emissioni di anidride carbonica e di inquinanti si potranno avere, inoltre, dall'introduzione di biocarburanti (combustibili liquidi ottenuti da materie prime vegetali, utilizzabili nel settore dell'autotrazione in parziale sostituzione della benzina e del gasolio) e, in particolare, di biodiesel. Infatti, il biodiesel trova la più conveniente possibilità di sviluppo ai fini della riduzione dell'inquinamento ambientale nei centri urbani. Peraltro, lo sviluppo e l'impiego del biodiesel risulta al primo posto nell'elenco delle misure riguardanti il settore dei trasporti previste dalle linee guida per le politiche e misure nazionali di riduzione delle emissioni dei gas serra predisposte sulla base della Delibera CIPE n.137 del 19/11/'98.

L'accordo raggiunto a Kyoto ha determinato per l'Europa l'obbligo di diminuire dell'8 %, rispetto ai livelli del 1990, le emissioni di gas serra entro il periodo 2008-2012. A livello nazionale, l'obiettivo di riduzione è stato fissato al 6,5 % e la suddetta Delibera CIPE assegna al settore trasporti obiettivi di riduzione al 2012 compresi tra 18 e 21 Mt di CO₂. Le suddette linee guida, inoltre, nell'assegnare anche alla produzione di energia da fonti rinnovabili i medesimi obiettivi di riduzione già assegnati al settore trasporti, sottolineano la potenzialità esistente in relazione alla grande estensione di aree che potrebbero essere destinate a produzioni agricole non alimentari tenendo conto del ruolo contestuale delle varie filiere interessate, oltre a quella del biodiesel. La già citata Delibera CIPE n.137 del 19/11/'98, nell'approvare gli obiettivi di riduzione stabilisce, inoltre, al punto 5. che "*entro il 31 dicembre 1999, laddove non siano stati stipulati accordi volontari tra gli operatori e le amministrazioni che soddisfino agli obiettivi indicati dalle linee guida, ...*" saranno adottati provvedimenti finalizzati al conseguimento di tali obiettivi, primi fra tutti quelli riguardanti l'utilizzo dei biocombustibili come carburanti per l'autotrazione.

Tutto ciò premesso, si rende opportuno attivare un Accordo Volontario volto a creare i presupposti e a determinare le condizioni favorevoli alla nascita di un mercato nazionale del biodiesel con lo scopo ultimo di contribuire a raggiungere gli obiettivi indicati nella suddetta Delibera CIPE ed, in particolare, la riduzione delle emissioni di CO₂ assegnata al settore dei trasporti e al settore delle fonti rinnovabili.

Pertanto, le Parti concordano:

1. Obiettivo dell'Accordo

L'obiettivo dell'Accordo, che vede coinvolti tutti i soggetti costituenti l'intera filiera del biodiesel, è di contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂ e delle emissioni inquinanti in ambito urbano attraverso l'utilizzo di biodiesel nel settore trasporti.

L'Accordo si pone obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ paria a 0,25 Mt al 2003, 0,5 Mt al 2005 e 1 Mt al 2010.

In particolare, esso prevede due contesti applicativi. Il primo contesto riguarda l'introduzione di miscele biodiesel-gasolio, con percentuali di biodiesel fino al 5 %, nella rete nazionale di distribuzione carburanti. Il secondo contesto riguarda l'utilizzo di miscele biodiesel-gasolio, anche in percentuali superiori al 5 %, nelle flotte di trasporto pubblico e in quelle dei servizi di pubblica utilità. Le miscele, con caratteristiche qualitative conformi agli standard di riferimento, godranno di un'agevolazione fiscale tale da consentire di venderle allo stesso prezzo del gasolio.

Per uno scrupoloso rispetto del principio di precauzione, fino ad una verifica conseguente all'approvazione della revisione della Direttiva comunitaria 220/90, o comunque a fronte di novità sostanziali condivise dalle Parti contraenti, non si farà uso di semi oleosi e di oli derivati da varietà geneticamente modificate.

2. Impegni delle Parti

MICA, MINAMB, MINTRA e MIPAF si impegnano a promuovere meccanismi e strumenti, economici e fiscali, anche di concerto con altre Amministrazioni dello Stato e la Conferenza Permanente Stato-Regioni, finalizzati al raggiungimento dell'obiettivo dell'Accordo stesso in entrambi i contesti applicativi. MICA e MINAMB si impegnano, inoltre, a rendere disponibili adeguate risorse economiche all'ENEA, anche attraverso l'istituzione di specifici Fondi, per la gestione e l'attuazione del presente Accordo e per attività di ricerca e sviluppo concordate, ritenute necessarie per l'efficacia dell'attuazione dell'Accordo stesso.

REGIONI si impegnano a promuovere meccanismi e strumenti di informazione atti a creare condizioni favorevoli alla diffusione dell'utilizzo di miscele biodiesel-gasolio per l'autotrazione. Si impegnano, inoltre, nelle forme e con le modalità previste dai rispettivi atti di pianificazione energetica e agro-forestale e sui trasporti, a fornire supporto, anche finanziario (anche a valere sui fondi derivanti dalla Carbon-Tax), se definito in accordi territoriali su specifiche iniziative di interesse regionale, a campagne di sperimentazione in campo di miscele biodiesel-gasolio, con percentuali di biodiesel superiori al 5%, anche per la valutazione dei relativi benefici energetico-ambientali.

AGESI, ANCI, CONFAPI e UPI si impegnano a promuovere azioni di informazione e sensibilizzazione verso le Amministrazioni locali, le aziende di trasporto pubblico e privato nonché quelle dei servizi di pubblica utilità per la diffusione dell'utilizzo di miscele biodiesel-gasolio e per la sperimentazione in campo di miscele con percentuali di biodiesel superiori al 5 %.

ANFIA si impegna a promuovere presso le aziende associate azioni di sperimentazione e ricerca finalizzate all'incremento dell'utilizzo del biodiesel nelle motorizzazioni (miscele con percentuali di biodiesel superiori al 5%) anche attraverso il miglioramento dell'efficienza delle miscele biodiesel-gasolio. Si impegna, inoltre, affinché le aziende costruttrici di veicoli associate all'ANFIA contemplino l'impiego delle miscele biodiesel-gasolio oggetto dell'Accordo (con percentuali di biodiesel fino al 5%), anche all'interno delle garanzie d'uso delle loro motorizzazioni.

ASSITOL, in concorso con le **REGIONI**, si impegna a promuovere presso le aziende associate la produzione di biodiesel con caratteristiche qualitative conformi agli standard di riferimento ed a promuovere, d'intesa con le Confederazioni agricole, azioni e misure tendenti a favorire un adeguato sviluppo della produzione nazionale di semi non food, in particolare attraverso la stipula di Accordi di bacino per la fornitura della materia prima agli impianti di trasformazione.

ASSOCOSTIERI si impegna ad approntare presso i depositi fiscali di cui le aziende associate sono titolari, le miscele biodiesel-gasolio destinate sia all'utilizzo in rete sia all'utilizzo extrarete, aventi caratteristiche qualitative conformi agli standard di riferimento.

ASSTRA si impegna a promuovere presso le aziende associate la disponibilità ad effettuare attività di sperimentazione in campo di miscele biodiesel-gasolio.

CGIL, CISL, UIL si impegnano ad effettuare azioni di valutazione delle ricadute occupazionali con l'obiettivo di definire con le parti sociali interessate, negli ambiti ed ai livelli territoriali più opportuni, i

conseguenti aggiustamenti positivi quali-quantitativi della forza-lavoro. Si impegnano, inoltre, a partecipare attivamente alle azioni di sensibilizzazione, formazione e informazione.

CIDA si impegna ad effettuare azioni di sensibilizzazione, formazione e informazione verso i propri associati.

CIA, COLDIRETTI, CONFAGRICOLTURA e COPAGRI si impegnano a promuovere azioni ed iniziative tendenti a favorire la produzione di oleaginose non food con caratteristiche qualitative idonee alla produzione di biodiesel per l'uso in autotrazione e all'adozione di appropriate tecniche culturali atte a conseguire l'ottimizzazione delle produzioni nel rispetto dell'ambiente.

ENEA si impegna a fornire supporto tecnico-scientifico per le attività relative alla gestione ed attuazione del presente Accordo, predisponendo anche un rapporto annuale sullo stato di attuazione, e a promuovere azioni di diffusione delle informazioni e dei risultati. Si impegna, inoltre, a promuovere attività di ricerca e sviluppo concordate, ritenute necessarie per l'efficacia dell'attuazione dell'Accordo stesso.

UNIONE PETROLIFERA si impegna a promuovere presso le aziende associate il ritiro del biodiesel prodotto, l'approntamento, presso i depositi fiscali di proprietà delle aziende stesse, delle miscele biodiesel-gasolio con percentuali di biodiesel fino al 5 % aventi caratteristiche qualitative conformi agli standard di riferimento, e la loro commercializzazione attraverso la rete nazionale di distribuzione carburanti allo stesso prezzo del gasolio.

ITALIA NOSTRA, LEGAMBIENTE e WWF Italia si impegnano a promuovere azioni di sensibilizzazione e diffusione delle informazioni sui benefici energetico-ambientali connessi all'utilizzo del biodiesel.

I soggetti sottoscrittori del presente Accordo Volontario ed i soggetti individuati nell'ambito del medesimo, concretamente destinatari delle iniziative e degli effetti previsti dalle determinazioni qui assunte secondo i criteri e le modalità più appropriate da stabilire in sede di Comitato di Gestione (vedi paragrafo 5.), saranno coinvolti quali coprotagonisti degli adempimenti stabiliti nell'Accordo per la sua piena applicazione ed efficacia.

3. Azioni

Considerato che:

- a. Ai fini indicati, è necessario sviluppare la produzione di risorse energetiche rinnovabili favorendo una domanda solvibile di prodotti di origine vegetale, in particolare del carburante vegetale denominato "biodiesel", parzialmente sostitutivi di quelli tradizionali di origine minerale;
- b. che in tale ambito produttivo sono molteplici le vie e le iniziative concernenti l'utilizzo di risorse energetiche rinnovabili quali anche quelle attivabili nella filiera agro-forestale, anche con riferimento alla dimensione delle aziende agricole e ciò in stretta relazione alle sempre più significative indicazioni assunte dalla U.E.;
- c. la disponibilità di materia prima a livello nazionale è inadeguata e concentrata sulla coltivazione del girasole. La situazione tenderà ad aggravarsi a seguito dell'applicazione della nuova politica agraria UE che per l'Italia andrà a favorire la coltivazione dei cereali;
- d. per la filiera del biodiesel la materia prima agricola e gli oneri inerenti la distribuzione costituiscono di gran lunga i fattori di costo più importanti;
- e. gli aspetti logistici, in particolare la disponibilità di materia prima nazionale nelle aree di localizzazione degli impianti, possono offrire opportunità di riduzione dei costi che vanno a sommarsi a quelli ottenibili dal punto precedente;
- f. le esperienze europee hanno dimostrato che l'obiettivo della riduzione del differenziale di prezzo con le fonti fossili può essere perseguito anche tramite una forte integrazione di filiera;
- g. un punto fondamentale è la necessità di pervenire ad una standardizzazione dei biocombustibili, con lo scopo di dare stabilità al mercato ed adeguate garanzie a coltivatori, produttori, distributori e, soprattutto, consumatori finali. Attualmente, a livello nazionale vige la norma UNI 10635-1997 elaborata dal Comitato Termotecnico Italiano (CTI) e dalla Commissione Tecnica di Unificazione nell'Autoveicolo (CUNA). Essa è una specifica di natura merceologica ed è relativa ai valori limite delle caratteristiche indispensabili per classificare gli esteri metilici degli oli vegetali come combustibili. A livello europeo, il Comitato Europeo per la Normazione (CEN) ha operato attraverso il WG24 e il WG25, costituiti in seno al TC19. Nel mese di ottobre 2000 i suddetti WG hanno inviato alla Segreteria del TC19 le specifiche del FAME (Fatty Acid Methyl ester) sia per uso trazione sia per uso riscaldamento. Inoltre, il WG24 ha provveduto ad apportare alla norma EN

590 - Novembre 1999 le opportune modifiche per consentire di aggiungere al gasolio fossile, biodiesel fino ad un contenuto massimo pari al 5% vol. a patto che i limiti della EN 590 vengano rispettati. Le due specifiche citate e le modifiche alla EN 590 per accogliere fino al 5 % vol. di biodiesel sono state messe in inchiesta tecnica dal CEN. UNI, in considerazione di quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2001 per quanto attiene al biodiesel, ha deciso di anticipare l'adozione delle specifiche CEN sopra citate nonché le modifiche alla EN 590. UNI ha sottoposto la versione nazionale delle specifiche CEN ad inchiesta pubblica che si è conclusa senza commenti il 10 febbraio 2001. Le due specifiche saranno pubblicate a breve scadenza. Contestualmente, la specifica UNI 10635-1997 sarà abrogata. Infine, CUNA ha allo studio la specifica per le miscele che contengono il 20-30 % vol. di biodiesel in gasolio che non sono state prese in considerazione dal CEN;

- h. occorre promuovere ed integrare attività di ricerca e sperimentazione finalizzate sia a migliorare le caratteristiche qualitative e le rese delle materie prime per la produzione di biodiesel sia ad assicurare che le miscele "biodiesel-gasolio" prodotte siano conformi agli standard di riferimento sia a dimostrare i benefici energetico-ambientali derivanti dall'utilizzo del biodiesel;
- i. i risultati delle attività di ricerca e sperimentazione dovrebbero essere divulgati attraverso azioni di informazione e sensibilizzazione indirizzate a tutti i soggetti costituenti la filiera con particolare riguardo agli utenti finali;
- j. il recupero di oli e grassi vegetali usati, principalmente dalla grande ristorazione ma anche da una raccolta differenziata in aree urbane, potrebbe fornire ingenti quantitativi di materia prima a costi limitati. Questi aspetti vanno però tralasciati con la dovuta cautela, in relazione all'uso finale cui è destinato il biodiesel;
- k. gli obiettivi di cui sopra sono coerenti con una politica di sviluppo di nuovi posti di lavoro nei settori agricolo e industriale e con l'attivazione di iniziative mirate ad un esito occupazionale quali-quantitativo proprie nel campo biodiesel;

le Parti concordano sull'effettuazione delle seguenti attività:

1. incentivazione allo sviluppo di coltivazioni dedicate non food e svincolate dal set-aside obbligatorio;
2. miglioramento delle tecniche colturali per colza e girasole;
3. sperimentazione e ricerca con l'obiettivo di assicurare che il biodiesel prodotto con miscele di olio di colza e di girasole nonché con oli di diversa provenienza e di interesse nazionale, possieda caratteristiche conformi alle specifiche vigenti e di dimostrarne sia l'applicabilità sia i benefici energetico-ambientali derivanti dal suo utilizzo;
4. individuazione, introduzione e adattamento di specie e/o varietà vegetali, attualmente non diffuse (brassicacee, ricino, cartamo, ecc.), in grado di ottimizzare le produzioni nel rispetto dell'ambiente con un bilancio energetico positivo. Sviluppare gli ordinamenti produttivi e gli avvicendamenti colturali in grado di favorirne l'introduzione e la riduzione dei costi;
5. promozione dell'integrazione di filiera, attraverso specifiche agevolazioni per iniziative che prevedano partecipazioni interprofessionali;
6. promozione dell'attività di recupero di oli vegetali usati ed altre materie seconde con elevata possibilità di utilizzazione nei processi di produzione del biodiesel tenendo presente i limiti imposti dal tipo di utilizzo;
7. attivazione della domanda tramite un'adeguata campagna d'informazione e promozione anche attraverso campagne informative promosse direttamente dalle aziende petrolifere.

4. Durata, valutazione e termine dell'Accordo

L'Accordo ha una durata di cinque anni. Nel 2003 le Parti procederanno a una prima valutazione su:

- Implementazione dell'Accordo;
- benefici energetico-ambientali conseguiti.

Sulla base delle risultanze della valutazione le Parti potranno eventualmente ridefinire o adeguare obiettivi, impegni ed azioni al fine di incrementare l'efficacia dell'Accordo stesso. Se significativi e imprevedibili sviluppi avvenissero entro l'anno 2003, ad esempio riguardanti:

- Le politiche nei settori dell'energia e dell'ambiente e le conoscenze tecnologiche nei settori dell'energia e dell'ambiente;
- le risorse finanziarie, disponibili o previste, del Governo per il miglioramento dell'efficienza

- energetica;
- la legislazione (particolarmente sulle imposte e sull'ambiente) e la giurisprudenza;
- la crescita economica, la competitività e lo sviluppo dell'efficienza operativa e le aspettative in merito;
- condizioni in generale che influenzino il contesto economico nel quale il miglioramento dell'efficienza energetica debba essere modificato, e che provochino sostanziali conseguenze per l'implementazione dell'Accordo;

le Parti si consulteranno per valutare i necessari cambiamenti ai contenuti dell'Accordo. Qualora tali consultazioni non portassero a un consenso entro sei mesi, ciascuna delle Parti potrà considerarsi non più vincolata all'Accordo.

5. Gestione dell'Accordo

Per la gestione del presente Accordo, entro tre mesi dalla data di stipula, viene istituito un "Comitato di Gestione " che sarà composto da un rappresentante per ognuno dei soggetti firmatari. Il Comitato di Gestione si riunisce almeno quattro volte l'anno per verificare lo stato di avanzamento dei lavori, e comunque ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità o per richiesta di una delle Parti. Il Comitato di Gestione è convocato e presieduto dai Ministeri MICA e MINAMB mentre l'ENEA assicurerà il necessario supporto tecnico-scientifico. Il Comitato di Gestione è la sede nella quale saranno discusse le attività dell'Accordo e avrà le seguenti funzioni:

- Stabilire le modalità operative e pianificare le attività elencate al paragrafo 3., definendo, per ogni singola attività, impegni dei soggetti coinvolti, costi, obiettivi e relativa scadenza temporale;
- valutare gli extracosti connessi all'utilizzo del biodiesel;
- individuare le fonti di finanziamento per la gestione dell'Accordo e per l'effettuazione delle attività previste;
- definire e controllare il sistema di monitoraggio e di reporting sull'implementazione e gestione dell'Accordo;
- verificare il rispetto degli impegni assunti dalle Parti e dei tempi previsti;
- definire ed approvare le campagne di diffusione dei risultati raggiunti;
- interfacciare le attività previste dall'Accordo con altre iniziative nazionali o comunitarie, in modo da sviluppare sinergie fra di esse e l'Accordo, attraverso il collegamento e scambio di informazioni con i Paesi interessati alla tematica, a partire da quelli partecipanti alle reti europee di cooperazione promosse dal Programma europeo Altener;
- riferire alle Parti due volte l'anno o, su richiesta di esse, sullo stato di avanzamento dell'Accordo;
- preparare una relazione annuale sullo stato di attuazione dell'Accordo, basata sul rapporto tecnico annuale predisposto da ENEA sulla scorta delle informazioni fornite dalle Parti.

6. Risorse per l'esecuzione delle attività

Le spese ordinarie relative alla esecuzione delle attività di competenza di ciascun contraente sono sostenute dai contraenti stessi, secondo quanto demandato da leggi e norme in materia e dai relativi ruoli istituzionali o statutari.

Letto, concordato e sottoscritto in Roma il 6/4/2001

MINISTERO AMBIENTE	MINISTERO INDUSTRIA	MINISTERO TRASPORTI		
MINISTERO POLITICHE AGRICOLE		REGIONI		
UPI	ANCI	ENEA	ANFIA	
AGESI	ASSITOL	ASSTRA	ASSOCOSTIERI	
CGIL	CISL	UIL	CIDA	CIA

COLDIRETTI

CONFAGRICOLTURA

CONFAPI

COPAGRI

ITALIA NOSTRA

LEGAMBIENTE

UNIONE PETROLIFERA

WWF Italia

All'Accordo hanno aderito anche le seguenti Organizzazioni:

ASSOPETROLI, CISAL, CNA, UGL, UNIONQUADRI.
