

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento
(Estensore: SIRCANA)

Roma, 16 maggio 2012

Osservazioni sull'atto:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi (COM(2012) 118 def.)

La 14^a Commissione permanente, esaminato l'atto COM(2012) 118 definitivo, considerato che esso mira a ridurre in modo significativo gli effetti negativi sull'ambiente e sulla salute dei lavoratori connessi al riciclaggio delle navi, prevedendo l'applicazione anticipata dei requisiti della Convenzione IMO di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente;

considerato che allo stato attuale il riciclaggio delle navi è disciplinato dalla normativa europea, segnatamente dal regolamento (CE) n. 1013/2006, relativo alle spedizioni di rifiuti, nonché, in ambito OCSE, dalla Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento;

tenuto conto che, contenendo materiali pericolosi, le navi sono classificate come rifiuti pericolosi, e di conseguenza ne è vietata l'esportazione verso Paesi che non siano membri dell'OCSE, e che proprio in tali Paesi – tra cui Cina, India, Pakistan, Bangladesh – si svolge il 90 per cento delle operazioni di rottamazione e riciclaggio delle navi;

tenuto conto altresì che alla proposta di regolamento in esame si accompagna una proposta di decisione che impone agli Stati membri di ratificare la Convenzione di Hong Kong (COM(2012) 120);

tenuto conto infine che la proposta in titolo è stata preceduta, oltre che dalla comunicazione COM(2008) 767 – con la quale la Commissione europea presentava una strategia dell'UE per una migliore demolizione delle navi –, da una consultazione pubblica da cui è emerso un orientamento favorevole a una rapida ratifica della Convenzione, ma anche a una sua attuazione immediata da parte dell'Unione europea;

segnalata l'opportunità di disciplinare anche il fenomeno concernente l'alienazione di imbarcazioni da diporto mediante autoaffondamento, che determina gravi conseguenze inquinanti con scarse garanzie di controllo da parte delle autorità competenti,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli con i seguenti rilievi:

la base giuridica appare correttamente individuata nell'articolo 192, paragrafo 1 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in base al quale il Parlamento europeo e il Consiglio decidono in merito alle azioni che devono essere

Al Presidente
della 13^a Commissione permanente
S E D E

intraprese dall'Unione per realizzare gli obiettivi di politica ambientale individuati dal precedente articolo 191, tra i quali rientra la "promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale e mondiale";

la proposta appare conforme al principio di sussidiarietà in quanto interviene, su una materia già disciplinata all'interno del regolamento relativo alle spedizioni di rifiuti, in modo da assicurare la possibilità di esportare a fini di riciclaggio le navi verso i Paesi presso i quali insiste la maggioranza degli impianti all'uopo destinati, evitando al contempo il rischio che le grandi navi mercantili debbano rispettare norme giuridiche diverse a seconda dei diversi Stati membri interessati;

la proposta appare altresì conforme al principio di proporzionalità in quanto gli oneri a carico degli operatori economici e delle autorità nazionali sono limitati a quanto necessario per garantire che il riciclaggio delle navi sia realizzato in modo sicuro e compatibile con l'ambiente, e ampiamente compensati dai benefici a livello sociale e ambientale;

nel merito, si sottolinea come la proposta intervenga a sanare una situazione nella quale la tendenza a disattendere il divieto di esportazione delle navi a fini di riciclaggio è resa in qualche modo inevitabile dall'ubicazione dei relativi impianti (concentrati nei Paesi dell'Asia meridionale), ponendo al contempo le autorità nazionali nella sostanziale impossibilità di effettuare i necessari controlli di sicurezza e di applicare un'adeguata disciplina sanzionatoria;

l'Italia, in particolare, si è dimostrata tradizionalmente sensibile al tema dello smaltimento e del riciclaggio delle navi, ed è stata, insieme a Francia e Paesi Bassi, l'unico Stato membro a firmare la Convenzione di Hong Kong. Si esprime pertanto compiacimento per l'iniziativa della Commissione europea di presentare, contestualmente alla proposta in titolo, una proposta di decisione che impone agli Stati membri di ratificare la convenzione stessa. A questo proposito, si esprime anticipatamente l'auspicio che, anche in anticipo sulla revisione del presente regolamento, espressamente prevista entro 24 mesi dall'entrata in vigore della convenzione, la Commissione europea, attivando specifiche competenze d'esecuzione, provveda a garantire la massima uniformità tra la normativa europea e quella internazionale per quanto attiene in particolare alle modalità di redazione dell'inventario dei materiali pericolosi presenti a bordo delle navi e l'elenco degli impianti di riciclaggio sicuri e compatibili con l'ambiente.

Silvio Emilio Sircana