

SCHEMA DI VALUTAZIONE n. 25/2012
dei progetti di atti legislativi trasmessi ai sensi del protocollo
sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità

TITOLO:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi.		
NUMERO ATTO	COM (2012) 118 def.		
NUMERO PROCEDURA	2012/0055 (COD)		
AUTORE	Commissione europea		
DATA DELL'ATTO	23/03/2012		
DATA DI TRASMISSIONE	23/03/2012		
SCADENZA OTTO SETTIMANE	21/05/2012		
ASSEGNATO IL	28/03/2012		
COMM.NE DI MERITO	13 ^a	Parere motivato entro	03/05/2012
COMM.NI CONSULTATE	3 ^a , 8 ^a e 14 ^a	Oss.ni e proposte entro	26/04/2012
OGGETTO	La proposta di regolamento in esame (COM (2012) 118) mira a ridurre in modo significativo gli effetti negativi connessi al riciclaggio, in particolare nei Paesi dell'Asia meridionale, delle navi mercantili battenti bandiera degli Stati dell'UE. A tal fine viene prevista l'applicazione anticipata dei requisiti della convenzione di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente , accelerandone l'entrata in vigore a livello mondiale anche attraverso la contestuale proposta di decisione che impone agli Stati membri di ratificare la convenzione stessa (COM (2012) 120).		
BASE GIURIDICA	La base giuridica della proposta di regolamento è individuata nell'art. 192, par. 1, del TFUE, in base al quale il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, decidono in merito alle azioni che devono essere intraprese dall'Unione per realizzare gli obiettivi di politica ambientale individuati dal precedente art. 191, tra i quali rientra, tra l'altro, la "promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale e mondiale".		

**PRINCIPI DI SUSSIDIARIETÀ
E PROPORZIONALITÀ**

La Commissione ritiene la proposta conforme al principio di sussidiarietà, in quanto:

- il riciclaggio delle navi è già disciplinato dalla normativa europea, segnatamente dal [regolamento n. 1013/2006](#) relativo alle spedizioni di rifiuti, e, in ambito OCSE, dalla Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento;
- vista la carenza di impianti nel territorio degli Stati membri il riciclaggio delle grandi navi avviene quasi per intero presso Paesi terzi, in particolare dell'Asia meridionale. Poiché le navi contengono materiali pericolosi, esse sono in genere classificate come rifiuti pericolosi e di conseguenza ne è vietata l'esportazione a fini di riciclaggio verso Paesi che non siano membri dell'OCSE;
- l'esportazione di navi verso tali Paesi è di fatto disciplinata dalla convenzione di Hong Kong, il cui processo di ratifica è tuttavia in fase aurorale;
- l'UE non può diventare parte della convenzione di Hong Kong in quanto essa concerne soltanto gli Stati membri dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). Decisivo sarà pertanto il ruolo degli Stati membri dell'UE, soprattutto in quanto Stati di bandiera, nell'accelerazione delle procedure di ratifica;
- un'iniziativa isolata da parte degli Stati membri non sarebbe sufficiente, in quanto non tutti ritengono che la ratifica della convenzione rappresenti una priorità. Ne consegue il rischio che le grandi navi mercantili dell'UE debbano rispettare norme giuridiche diverse a seconda dei diversi Stati membri interessati;
- l'inserimento della convenzione di Hong Kong nella legislazione dell'UE promuoverà l'armonizzazione del processo decisionale, oltre ad accelerare il processo di ratifica da parte degli Stati membri.

La Commissione ritiene altresì la proposta 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. I costi aggiuntivi per gli armatori (legati all'elaborazione degli inventari di materiali pericolosi e ai controlli) dovrebbero essere compensati dai benefici a livello sociale e ambientale.

Quanto allo strumento giuridico, la Commissione considera appropriato il regolamento in quanto impone agli armatori come agli Stati membri, direttamente e in un breve periodo di tempo, requisiti precisi da attuare contemporaneamente e in modo uniforme nell'intera Unione.

ANNOTAZIONI:

L'iniziativa legislativa in oggetto prende le mosse da due considerazioni:

- a) al termine della loro vita, la maggior parte delle grandi navi mercantili per la navigazione marittima sono smantellate in impianti che fanno uso di metodi da cui discendono notevoli ripercussioni sull'ambiente e la salute. Ripercussioni che rischiano di acuirsi ulteriormente tenendo conto del fatto che, nei prossimi anni, un notevole numero di navi sarà probabilmente destinato alla demolizione a causa dell'attuale eccesso di capacità della flotta mondiale e dell'approssimarsi del 2015, data limite per l'eliminazione delle petroliere monoscafo;
- b) In base al citato regolamento sulle spedizioni di rifiuti e alla Convenzione di Basilea, le navi, in quanto "rifiuti pericolosi", possono essere demolite soltanto nei Paesi dell'OCSE, ma tale normativa è regolarmente disattesa dalle navi battenti bandiera dell'UE (con un 90% smantellato al di fuori dell'OCSE nel 2009, soprattutto in Cina, India, Pakistan, Bangladesh).

Nel 2004, le parti della Convenzione di Basilea (che l'Italia ha ratificato con legge n. 340/93) hanno invitato l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) a definire requisiti vincolanti per il riciclaggio delle navi. La relativa convenzione ("Convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente") è stata adottata dall'IMO nel maggio 2009, ed entrerà in vigore ventiquattro mesi dopo che saranno soddisfatte le seguenti condizioni:

- Almeno 15 Stati l'avranno firmata senza riserva di ratifica o ratificata;
- La flotta mercantile combinata degli Stati in questione rappresenterà almeno il 40% della stazza lorda della flotta mercantile mondiale;
- Nei dieci anni precedenti, il volume annuo massimo combinato di riciclaggio delle navi degli Stati in questione costituirà almeno il 3% della stazza lorda della flotta mercantile combinata degli stessi Stati.

Allo stato attuale, in base ai dati forniti dalla stessa IMO, la Convenzione è stata firmata, con riserva di ratifica, solamente da cinque Stati, tra cui, a livello UE, Italia, Francia e Paesi Bassi: la sua entrata in vigore appare pertanto ancora molto lontana.

La presente proposta di regolamento è stata preceduta da una comunicazione della Commissione che presentava una strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi ([COM \(2008\) 767](#)), e da una consultazione pubblica (svoltasi dall'aprile al giugno 2009, alla quale l'Italia non ha partecipato), da cui è emerso un orientamento favorevole a una rapida ratifica della Convenzione di Hong Kong e - da parte di diversi Stati membri - a una sua attuazione immediata da parte dell'UE, in quanto appare inaccettabile attendere la sua entrata in vigore mentre l'attività di demolizione delle navi continua a causare incidenti, mortali o gravi, per i lavoratori del comparto, e notevoli danni all'ambiente. D'altro canto, alcuni dei contributi alla consultazione hanno sottolineato come l'UE non dovrebbe imporre obblighi supplementari rispetto a quelli previsti dalla Convenzione.

La proposta di regolamento interessa le navi che rientrano nell'ambito della Convenzione di Hong Kong (ossia le grandi navi mercantili per la navigazione marittima) e copre l'intero ciclo di vita delle navi battenti bandiere dell'UE, dando attuazione ad alcuni dei requisiti della convenzione e prevedendo segnatamente:

- L'obbligo di istituire e aggiornare un inventario dei materiali pericolosi presenti a bordo delle navi, che entra in vigore immediatamente per le nuove navi, mentre le navi già esistenti hanno un periodo di cinque anni per adeguarsi, a meno che non siano destinate alla rottamazione prima di tale termine. L'inventario deve essere aggiornato e completato

prima dell'avvio al riciclaggio, in modo da garantire che l'impianto prescelto possieda la capacità e le qualifiche per gestire tutti i rifiuti e i materiali pericolosi a bordo;

- L'obbligo di demolizione in impianti di riciclaggio sicuri e compatibili con l'ambiente, da inserire in apposito elenco europeo. Tale elenco sarà oggetto di riesame quando la convenzione - che ne prevede a sua volta uno - entrerà in vigore, onde evitare inutili duplicazioni, confusioni e oneri amministrativi;
- La previsione di requisiti specifici da soddisfare prima del riciclaggio, primo fra tutti la riduzione al minimo del quantitativo di rifiuti pericolosi presenti a bordo;
- La previsione di sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive da applicare alle navi che non diano corretta applicazione ai requisiti di sicurezza previsti dal regolamento.

Il regolamento in oggetto sarà sottoposto a revisione entro un periodo di due anni dalla data di entrata in vigore della Convenzione di Hong Kong, della quale, come già ricordato, viene sollecitata la ratifica da parte degli Stati membri con altra e parallela proposta legislativa.

10 maggio 2012

A cura di Luca Briasco

Per informazioni: Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea (roci01a@senato.it)