

Parere del Comitato europeo delle regioni — Porti puliti, mari puliti — Impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi

(2018/C 461/18)

Relatore	Spyros SPYRIDON (EL/PPE), membro del consiglio comunale di Poros
Testo di riferimento	Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che abroga la direttiva 2000/59/CE e modifica la direttiva 2009/16/CE e la direttiva 2010/65/UE
	COM(2018) 33 final

I. PROPOSTE DI EMENDAMENTO

Emendamento 1

Articolo 5, paragrafo 4

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
Gli Stati membri valutano e approvano il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, ne controllano l'attuazione e garantiscono che si procederà ad una nuova approvazione al termine di almeno tre anni dalla precedente approvazione o nuova approvazione, o dopo che si siano verificati significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto. Tali cambiamenti comprendono in particolare, tra l'altro, modifiche strutturali del traffico diretto al porto, sviluppo di nuove infrastrutture, modifiche della domanda e della fornitura di impianti portuali di raccolta e nuove tecniche di trattamento a bordo.	Gli Stati membri valutano e approvano il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, ne controllano l'attuazione e garantiscono che si procederà ad una nuova approvazione al termine di almeno cinque anni dalla precedente approvazione o nuova approvazione, o dopo che si siano verificati significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto. Tali cambiamenti comprendono in particolare, tra l'altro, modifiche strutturali del traffico diretto al porto, sviluppo di nuove infrastrutture, modifiche della domanda e della fornitura di impianti portuali di raccolta e nuove tecniche di trattamento a bordo.

Motivazione

L'estensione del periodo di approvazione aiuterà i porti a valutare meglio l'efficacia del piano in applicazione. Rimane la possibilità di effettuare un riesame e apportare modifiche anche prima della scadenza di tale periodo nel caso in cui siano intervenuti cambiamenti significativi. L'emendamento è in linea con le discussioni in corso al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento 2

Articolo 7, paragrafo 4

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
Le informazioni di cui al paragrafo 2 vengono conservate a bordo per almeno due anni e, su richiesta, messe a disposizione delle autorità pertinenti degli Stati membri.	Le informazioni di cui al paragrafo 2 vengono conservate a titolo di riferimento per almeno due anni e, su richiesta, messe a disposizione delle autorità pertinenti degli Stati membri.

Motivazione

L'UE dovrebbe evitare di creare inutili ostacoli burocratici. La ricevuta rilasciata alla nave potrebbe essere conservata sulla nave in formato elettronico, sotto forma di copia scannerizzata.

Emendamento 3

Articolo 8, paragrafo 4

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
Le tariffe possono essere differenziate in funzione, tra l'altro, della categoria, del tipo e delle dimensioni della nave e del tipo di traffico cui è adibita, e in funzione dei servizi prestati al di fuori del normale orario di lavoro nel porto.	Le tariffe possono essere differenziate in funzione, tra l'altro, della categoria, del tipo e delle dimensioni della nave e del tipo di attività e di traffico cui è adibita, e in funzione dei servizi prestati al di fuori del normale orario di lavoro nel porto.

Motivazione

L'aggiunta facilita l'introduzione di esenzioni per le navi che effettuano trasporto marittimo a corto raggio (ad esempio navi ro-ro). Dette navi servono regolarmente gli stessi porti, pur differenziandosi da quelle di linea poiché non coprono necessariamente una tratta precisa. Con l'attuale regime e con quello in discussione, continuerà a non essere espressamente concessa la possibilità di tariffe differenziate.

La proposta riguarda anche le navi ausiliarie che operano all'interno del porto.

Emendamento 4

Articolo 8, paragrafo 6

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
Al fine di garantire che le tariffe siano eque, trasparenti, non discriminatorie e rispecchino i costi degli impianti e dei servizi forniti e, se del caso, utilizzati, l'importo delle tariffe e la base sulla quale sono state calcolate sono messi a disposizione degli utenti dei porti.	Al fine di garantire che le tariffe siano eque, trasparenti, non discriminatorie e rispecchino i costi degli impianti e dei servizi forniti e, se del caso, utilizzati — compresi, in linea con le disposizioni in materia di servizi di interesse economico generale, costi di compensazione non superiori ai costi sostenuti e un ragionevole margine di profitto senza sovracompensazione —, l'importo delle tariffe e la base sulla quale sono state calcolate sono messi a disposizione degli utenti dei porti.

Motivazione

L'aggiunta chiarisce tassativamente che l'attività di raccolta e di gestione, la quale rappresenta un obbligo sia per il porto che per la nave, costituisce un SIEG. La disposizione rafforza la dimensione ambientale dell'attività.

Emendamento 5

Articolo 12, paragrafo 3

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
<p>Gli Stati membri fissano le procedure per le ispezioni di pescherecci di stazza lorda inferiore a 100 tonnellate e di imbarcazioni da diporto di stazza lorda inferiore a 100 tonnellate, al fine di garantire la conformità alle prescrizioni applicabili della presente direttiva.</p>	<p>Gli Stati membri fissano procedure semplificate per le ispezioni di pescherecci di stazza lorda inferiore a 100 tonnellate e di imbarcazioni da diporto di stazza lorda inferiore a 100 tonnellate, al fine di garantire la conformità alle prescrizioni applicabili della presente direttiva e il rispetto del principio di proporzionalità.</p>

II. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI

L'attività marittima è parte integrante dell'economia circolare

1. Accoglie con favore la comunicazione della Commissione sulla strategia per l'economia circolare. Promuovere la consapevolezza ambientale da parte dei cittadini e delle imprese e attuare politiche specifiche volte alla riduzione dei rifiuti e al riutilizzo di prodotti e materiali contribuirà allo sviluppo sostenibile.
2. Accoglie quindi con favore l'inclusione della direttiva in esame nella strategia per l'economia circolare. Sebbene l'inquinamento marino derivi principalmente dalle attività costiere, non deve essere trascurato l'inquinamento prodotto dalle attività umane in mare.
3. Rammenta che la convenzione MARPOL stabilisce un quadro per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, ma non contempla meccanismi atti a imporne l'applicazione. Pertanto, la direttiva in esame allinea la normativa europea agli obblighi derivanti dai trattati internazionali e stabilisce al contempo le condizioni e gli obblighi pratici, giuridici e finanziari relativi allo scalo di una nave in un porto dell'Unione europea.
4. Si rammarica del fatto che ad oggi l'interpretazione delle norme della direttiva attuale vari da uno Stato membro all'altro e delle incertezze interpretative che ne risultano per gli utenti e le autorità portuali riguardo agli impianti portuali di raccolta.
5. Rileva che adesso la sfida consiste nel creare incentivi per il conferimento in porto, senza gravare le navi con oneri finanziari sproporzionati o esigere adempimenti amministrativi superflui.
6. Concorda con la proposta della Commissione in merito alla corretta gestione a terra dei rifiuti delle navi, che considera un passo importante verso il raggiungimento degli obiettivi di tutela ambientale.
7. Sottolinea l'esigenza impellente di ridurre la produzione di rifiuti di plastica e di incoraggiare l'economia circolare.
8. Sottolinea pertanto la particolare importanza di incoraggiare l'economia circolare a bordo delle navi. Ciò presuppone la formazione degli equipaggi, come pure dei passeggeri, per quanto riguarda la cernita e l'idoneo stoccaggio dei rifiuti. La formazione e la raccolta differenziata rappresentano delle attività preliminari al riutilizzo dei prodotti e comportano dei costi che devono essere presi in considerazione nella determinazione dei prezzi dei servizi portuali.
9. Per una migliore gestione dei rifiuti delle navi e al fine di promuovere l'economia circolare, è importante concedere alla compagnia di navigazione la possibilità di scegliere le aziende che si occuperanno della raccolta dei rifiuti da un elenco di aziende appositamente certificate.

Importante dimensione regionale della direttiva

10. Oltre 700 porti dell'Unione europea saranno chiamati ad attuare la nuova direttiva. In questi porti si registrano annualmente 750 000 scali di navi di tutti gli Stati membri. Queste navi producono tra cinque e sette milioni di tonnellate di rifiuti oleosi e oltre un milione di tonnellate di rifiuti solidi all'anno, fenomeno questo che deve essere affrontato.

11. Sottolinea il potenziale impatto della nuova direttiva sui porti regionali, in particolare nelle regioni ultraperiferiche e nelle zone confinanti con porti di paesi terzi ai quali essa non si applicherà: ad esempio, il costo dello sviluppo delle infrastrutture necessarie, il pagamento obbligatorio di tariffe e il conferimento obbligatorio dei rifiuti faranno aumentare i costi di gestione dei porti, i quali saranno costretti a trasferire tali costi sugli utenti, risultando così meno competitivi — e ciò varrà soprattutto per i porti regionali.

12. sottolinea che la libertà di ciascuno Stato membro nel definire il sistema di tariffazione potrebbe portare a discriminazioni regionali per quanto concerne il carico di raccolta dei rifiuti e il contributo ai costi infrastrutturali e di gestione, ragion per cui l'UE dovrebbe introdurre controlli rigorosi sulle modalità di calcolo delle tariffe proposte da ciascuno Stato membro.

13. Esprime inoltre la preoccupazione che un'attuazione solo parziale della direttiva da parte dei porti dell'UE conduca, in assenza di analoghe disposizioni per i porti di paesi terzi e in particolare nei bacini marittimi, a risultati modesti dal punto di vista ambientale.

14. Considera molto positivamente la dimensione regionale attribuita dalla Commissione al tema della gestione dei rifiuti da parte dei porti, già nell'articolo 5 della proposta di direttiva. Ciò consente agli Stati membri, come pure agli enti locali e regionali e ai gestori dei porti, di stabilire piani di raccolta e di gestione dei rifiuti, con l'adeguata partecipazione di ciascun porto a seconda delle possibilità e delle esigenze locali, e permette una più ampia programmazione regionale, senza escludere possibili forme di cooperazione transfrontaliera.

15. Propone, per le suddette ragioni economiche e ambientali, di compiere ogni sforzo affinché la direttiva possa trovare una più ampia applicazione in tutti i porti dei bacini marittimi e delle aree adiacenti, grazie a incentivi e premi ma anche attraverso più ampi programmi di cooperazione nella gestione dei rifiuti.

16. Accoglie con favore la diversificazione dei programmi, per quanto riguarda i dettagli e le possibilità di ciascun porto, a seconda del tipo di traffico servito.

17. Rileva che, in base al principio di sussidiarietà, le autorità portuali devono mantenere la necessaria flessibilità nella determinazione delle tariffe e degli oneri portuali, e le esorta a compiere ogni sforzo possibile affinché il relativo calcolo sia effettuato con la massima trasparenza e proporzionalità, conformemente alle norme della direttiva.

18. È favorevole al termine di cinque anni per la revisione dei programmi di raccolta e di gestione.

19. Fa notare l'impatto positivo che la proposta di direttiva avrà nel settore della ricerca sulla gestione dei rifiuti, nonché sulla competitività delle regioni europee in termini di turismo e qualità della vita.

Il fatto che si sia fatta maggiore chiarezza sulle regole è senz'altro positivo

20. Sottolinea che anche i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico dovranno essere opportunamente convogliati e non finire in mare. Invita pertanto la Commissione a fornire indicazioni sulla loro corretta gestione, mentre gli Stati membri dovrebbero poi analizzare come poter trattare questo tipo di residui a livello portuale.

21. Riconosce che l'industria della pesca è insieme una fonte e una vittima dei rifiuti marini. Al fine di affrontare il problema dei rifiuti pescati «passivamente», sono state avviate con successo iniziative locali come «Fishing for Litter» («A pesca di rifiuti»), che consentono di smaltire tali rifiuti gratuitamente, anche se il porto applica tariffe dirette per il conferimento dei rifiuti. Pur accogliendo con favore l'introduzione di un sistema che non contempla alcuna «tariffa speciale», il CdR desidera sottolineare che i rifiuti pescati «passivamente» (i quali, se riciclati, costituiscono una potenziale fonte di entrate per l'impianto portuale di raccolta) dovrebbero continuare a poter essere conferiti gratuitamente, a prescindere dalla quantità, onde garantire il corretto svolgimento del processo di raccolta e trasporto dei rifiuti verso gli impianti di riciclaggio. In pratica, ciò significa che la nave che conferisca soltanto rifiuti pescati «passivamente» non dovrebbe essere tenuta a versare alcun corrispettivo.

22. Propone quindi di prendere in considerazione la possibilità di includere i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico tra i rifiuti da conferire cui si applica la tariffa unica, specie per quanto riguarda le zone soggette a un regime speciale di protezione ambientale e di emissioni controllate come quella del Mar Baltico.

23. Sottolinea che l'introduzione di una tariffa unica costituirà un importante incentivo per il conferimento dei rifiuti. Osserva tuttavia che non vengono introdotte misure volte alla riduzione alla fonte dei rifiuti prodotti, cosa che non si accorda con il principio «chi inquina paga».
24. Rileva che potrebbe non essere possibile basare il calcolo della tariffa unica su una previsione, da parte delle aziende di raccolta, delle reali necessità, e di conseguenza potrebbe risultare difficile determinare tale tariffa in modo trasparente.
25. Sottolinea che le procedure per la raccolta da parte degli impianti portuali dovranno essere rapide ed efficaci, in modo da evitare inutili ritardi e un aggravio dei costi per le navi.
26. Propone che sia chiaramente prevista, per le compagnie di navigazione, la possibilità di scegliere, da un elenco di aziende certificate, l'azienda o le aziende che si occuperanno della raccolta e della gestione dei loro rifiuti, a seconda della tipologia di questi ultimi.
27. Accoglie con favore l'intenzione di definire il concetto di nave «verde», in quanto si tratta di un'iniziativa in grado di condurre a una riduzione dei costi e in linea con il principio «chi inquina paga». Esorta tuttavia a sviluppare le discussioni e la definizione di nave «verde» a livello internazionale e non solo europeo.
28. Rammenta che la mancanza di controlli o le tariffe molto elevate possono indurre a scaricare i rifiuti in mare, con conseguenze negative (a livello ambientale, ma anche economico) per le zone circostanti e gli ecosistemi marini.
29. Sottolinea che l'attività portuale è di per sé dannosa per l'ambiente naturale. È pertanto indispensabile rendere assolutamente chiaro per le autorità interessate che la raccolta e la gestione dei rifiuti delle navi, che costituisce un obbligo comune sia delle navi che dei porti, non può rappresentare per questi ultimi un'attività da cui sia consentito trarre profitto.
30. Invita la Commissione a esaminare la possibilità di applicare tariffe ridotte alle navi che effettuano trasporti marittimi a corto raggio.
31. Sottolinea che i materiali riciclabili sono di proprietà della nave e che il loro trattamento può essere redditizio e commercialmente sfruttabile. Pertanto, occorre tenere conto di questo parametro importante nello stabilire l'onere del conferimento dei rifiuti raccolti in mare e di altri materiali riciclabili.
32. Invita, allo stesso tempo, le autorità competenti e le imprese a sviluppare ulteriormente i sistemi di recupero dei rifiuti marittimi, contribuendo attivamente all'economia circolare.
33. Invita la Commissione a chiarire ulteriormente il concetto di «capacità di stoccaggio sufficiente», in collaborazione con l'Organizzazione marittima internazionale, al fine di limitare il margine di discrezionalità dei porti nel determinare tale capacità e la conseguente incertezza per gli utenti al riguardo.
34. Chiede la fissazione di un termine per il rapido completamento della digitalizzazione delle procedure di notifica e dei controlli, e l'uniformazione dei documenti richiesti per tutti i porti.
35. Ritiene che informare gli operatori delle navi e le autorità portuali in merito alle eventuali sanzioni in caso di violazioni contribuirà notevolmente alla trasparenza nonché al rispetto del nuovo regime.
36. Invita pertanto gli Stati membri a introdurre, per quanto possibile, un quadro unico di sanzioni al fine di evitare sia la concorrenza sleale che la «caccia» ai porti più convenienti da parte delle navi.
37. Riconosce che la proposta della Commissione è conforme ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità in quanto riguarda l'attuazione della normativa UE in materia di impianti portuali di raccolta dei rifiuti conferiti dalle navi.

Bruxelles, il 10 ottobre 2018

Il presidente
del Comitato europeo delle regioni
Karl-Heinz LAMBERTZ
