

# PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

---

*Documento di seduta*

FINALE  
**A5-0151/2003**

5 maggio 2003

**\*\*\*I**

## **RELAZIONE**

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo  
(COM(2002) 595 – C5-0558/2002 – 2002/0259(COD))

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori

Relatore: Alexander de Roo

### ***Significato dei simboli utilizzati***

- \* Procedura di consultazione  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*I Procedura di cooperazione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*II Procedura di cooperazione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\* Parere conforme  
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei  
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE  
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- \*\*\*I Procedura di codecisione (prima lettura)  
*maggioranza dei voti espressi*
- \*\*\*II Procedura di codecisione (seconda lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune  
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per  
respingere o emendare la posizione comune*
- \*\*\*III Procedura di codecisione (terza lettura)  
*maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune*

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

### ***Emendamenti a un testo legislativo***

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
PAGINA REGOLAMENTARE.....	4
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	5
MOTIVAZIONE.....	28
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO ESTERO, LA RICERCA E L'ENERGIA.....	35
PARERE DELLA COMMISSIONE PER LA POLITICA REGIONALE, I TRASPORTI E IL TURISMO.....	50

## PAGINA REGOLAMENTARE

Con lettera del 20 novembre 2002 la Commissione ha presentato al Parlamento, a norma dell'articolo 251, paragrafo 2, e dell'articolo 175, paragrafo 1, del trattato CE, la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (COM(2002) 595 – 2002/0259 (COD)).

Nella seduta del 4 dicembre 2002 il Presidente del Parlamento ha comunicato di aver deferito tale proposta alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori per l'esame di merito e, per parere, alla commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia e alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo) (C5-0558/2002).

Nella riunione del 9 dicembre 2002 la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori aveva nominato relatrice Heidi Anneli Hautala. Avendo Heidi Anneli Hautala lasciato il Parlamento europeo il 25 marzo 2003, è stato nominato relatore Alexander de Roo.

Nelle riunioni del 19 febbraio e del 29 aprile 2003 ha esaminato la proposta della Commissione e il progetto di relazione.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato il progetto di risoluzione legislativa con 28 voti favorevoli, 11 contrari e 1 astensione.

Erano presenti al momento della votazione Caroline F. Jackson (presidente), Mauro Nobilia e Guido Sacconi (vicepresidenti), Alexander de Roo (relatore), Bent Hindrup Andersen (in sostituzione di Hans Blokland), María del Pilar Ayuso González, Jean-Louis Bernié, John Bowis, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Marialiese Flemming, Karl-Heinz Florenz, Cristina García-Orcoyen Tormo, Cristina Gutiérrez Cortines, Mary Honeyball (in sostituzione di David Robert Bowe), Timothy Kirkhope (in sostituzione di Françoise Grossetête, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Eija-Riitta Anneli Korhola, Bernd Lange, Paul A.A.J.G. Lannoye (in sostituzione di Hiltrud Breyer), Peter Liese, Caroline Lucas (in sostituzione di Marie Anne Isler Béguin), Torben Lund, Jules Maaten, Patricia McKenna, Minerva Melpomeni Malliori, Jorge Moreira da Silva, Riitta Myller, Neil Parish (in sostituzione di Robert Goodwill), Dagmar Roth-Behrendt, Karin Scheele, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, María Sornosa Martínez, Astrid Thors, Antonios Trakatellis, Elena Valenciano Martínez-Orozco, Kathleen Van Brempt e Phillip Whitehead.

I pareri della commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia e della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo sono allegati.

La relazione è stata depositata il 5 maggio 2003.

## PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (COM(2002) 595 – C5-0558/2002 – 2002/0259(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

*Il Parlamento europeo,*

- viste la proposta e le modifiche alla proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2002) 595<sup>1</sup>),
  - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 175, paragrafo 1, del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C5-0558/2002),
  - visto l'articolo 67 del suo regolamento,
  - visti, la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori e i pareri, della commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia e della commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (A5-0151/2003),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
  2. chiede che la proposta gli venga nuovamente presentata qualora la Commissione intenda modificare sostanzialmente la proposta emendata o sostituirla con un nuovo testo;
  3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1  
Considerando 4

(4) I combustibili per uso marittimo ad alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento atmosferico sotto forma di emissioni di anidride solforosa e particolato, che nuocciono alla salute umana e contribuiscono all'acidificazione.

(4) I combustibili per uso marittimo ad alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento atmosferico sotto forma di emissioni di anidride solforosa e particolato, che nuocciono alla salute umana, ***danneggiano l'ambiente, la proprietà pubblica e privata e il patrimonio culturale*** e contribuiscono all'acidificazione.

<sup>1</sup> GU C 045 E, del 25.2.2003, pp. 277-296.

### Motivazione

*Oltre a danneggiare la salute e l'ambiente, le emissioni di SOx hanno un impatto negativo sull'ambiente costruito e il patrimonio culturale di ciascuno Stato membro. Edifici e monumenti in calcare e in determinati tipi di arenaria sono particolarmente sensibili all'azione delle sostanze acide. Queste considerazioni sono più importanti che mai nel contesto dell'allargamento che dà all'Unione e ai suoi Stati membri una certa responsabilità in materia di tutela del ricco patrimonio culturale dei paesi che diventeranno nuovi Stati membri.*

### Emendamento 2

Considerando 4 bis (nuovo)

***(4 bis) I combustibili per uso marittimo contribuiscono inoltre al riscaldamento globale, alla formazione di ozono e all'eutrofizzazione.***

### Motivazione

*Le incidenze ambientali negative delle emissioni prodotte dal trasporto marittimo sono di vasta portata. La Commissione dovrebbe esaminare e proporre precisi standard qualitativi per l'olio combustibile pesante, in linea con le disposizioni della direttiva 98/70, secondo quanto suggerito nell'emendamento 22.*

### Emendamento 3

Considerando 4 ter (nuovo)

***(4 ter) I combustibili per uso marittimo vanno ricompresi nell'ambito della direttiva 2001/81/CE\* che fissa limiti di emissione per alcuni inquinanti atmosferici.***

***\* GU L 309 del 27/11/2001, pagg. 22-30.***

### Motivazione

*Attualmente solo le emissioni prodotte dalle navi entro le acque territoriali (12 miglia nautiche) e nelle acque interne sono considerate emissioni nazionali ai sensi della direttiva 2001/81/CE. Dato l'elevato livello di emissioni di origine marittima rispetto a quelle di origine terrestre, la Commissione dovrebbe esaminare in che modo si possa efficacemente incorporare le restanti emissioni marittime nella direttiva 2001/81.*

Emendamento 4  
Considerando 4 quater (nuovo)

***(4 quater) Gli uomini e la natura nelle vicinanze delle coste e dei porti sono particolarmente colpiti dalle nocività causate dalle navi che utilizzano combustibili ad elevato tenore di zolfo. Pertanto si rendono necessari appositi provvedimenti.***

*Motivazione*

*Soprattutto nelle zone portuarie e costiere si registra una quanto mai elevata concentrazione di particolato e ciò perché le navi sostano per lo più nelle immediate vicinanze delle coste. Circa il 25% di esse incrociano nella zona di 200 miglia e il 40-60% delle navi sono agli ormeggi nei porti. Il 5-30% delle emissioni registrate nelle regioni costiere sono imputabili alla navigazione marittima. Nella costa meridionale svedese i gas di scarico dei traghetti causano fino all'80% delle emissioni complessive di NOx e SOx. Previsioni per il 2010 fanno ascendere al 75% delle emissioni di origine terrestre il volume complessivo delle emissioni di anidride solforosa causate dai traffici marittimi.*

Emendamento 5  
Considerando 4 quinquies (nuovo)

***(4 quinquies) Navi azionate con combustibili a basso tenore di zolfo presentano vantaggi in termini di funzionamento e di costi di manutenzione.***

*Motivazione*

*In Svezia fino all'80% delle navi utilizzano combustibili a basso tenore di zolfo e non poche di esse sono munite di catalizzatori che riducono del 90-95% le emissioni di NOx. I combustibili a basso tenore di zolfo costano circa 30-40 euro in più alla tonnellata rispetto ai normali combustibili però i maggiori costi vengono compensati dal migliore rendimento dei motori e dai minori costi di manutenzione.*

Emendamento 6  
Considerando 4 sexies (nuovo)

***(4 sexies) Le nuove tecnologie, specie nel settore degli scarichi gassosi (per esempio catalizzatori SCR) richiedono combustibili***

**a basso tenore di zolfo.**

*Motivazione*

*Oltreché per motivi ambientali l'introduzione di un tenore massimo di zolfo per i combustibili a uso marittimo risulta assolutamente necessario anche perché comporta nuovi progetti di ricerca, con specifico riferimento alla tecnologia dei motori e al settore dei gas di scarico, che richiedono entrambi combustibili a basso tenore di zolfo. Un catalizzatore, per esempio SCR che funziona a combustibile a basso tenore di zolfo può filtrare fino a 90% di protossido di azoto.*

Emendamento 7

Considerando 4 septies (nuovo)

***(4 septies) L'articolo 299 del trattato CE impone di tener conto delle caratteristiche particolari delle regioni ultraperiferiche della Comunità. Tali regioni sono i dipartimenti francesi di oltremare, le isole Azzorre, Madera e le Canarie.***

*Motivazione*

*L'emendamento si spiega da sé. Le stesse considerazioni sono state fatte nel contesto di direttive analoghe, come la direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel.*

Emendamento 8

Considerando 7

(7) Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO ha adottato linee guida per il campionamento dell'olio combustibile al fine di determinarne la conformità alle disposizioni dell'allegato VI della convenzione MARPOL.

(7) Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO ha adottato linee guida per il campionamento dell'olio combustibile al fine di determinarne la conformità alle disposizioni dell'allegato VI della convenzione MARPOL.

***L'introduzione di modalità di campionamento e di sanzioni dissuasive uniformi in tutta l'Unione europea è necessaria per dare credibilità di attuazione alla direttiva.***

*Motivazione*

*In varie occasioni si è accertato che i combustibili per uso marittimo contengono residui, quali ad es. gli oli di scarto. Si dice anche che tali combustibili contengano altre sostanze*



*pericolose. Tale contaminazione dei combustibili costituisce un'ulteriore fonte di inquinamento atmosferico di origine marittima. Per ridurre l'inquinamento è pertanto essenziale procedere al monitoraggio e al campionamento dei combustibili.*

Emendamento 9  
Considerando 8 bis (nuovo)

***(8 bis) Stante la globalità dei trasporti marittimi occorrerebbe comunque reperire con tenacia soluzioni internazionali. La Commissione e gli Stati membri debbono con maggiore energia portare avanti e promuovere il recepimento delle disposizioni della presente direttiva nel quadro dell'IMO. Nel corso degli ulteriori negoziati essi dovrebbero in particolar modo tentare di imporre a livello dell'IMO una riduzione a livello mondiale del tenore massimo di zolfo autorizzato nei combustibili per uso marittimo. La Commissione dovrebbe anche esaminare i vantaggi di designare come zone di controllo delle emissioni di SOx nuove zone marittime comunitarie, per esempio il Mediterraneo e l'Atlantico nord-orientale, a norma dell'Allegato VI della Convenzione MARPOL.***

*Motivazione*

*Per l'appunto nell'ambito della navigazione marittima risulta necessario adoperarsi a favore dell'entrata in vigore di norme a livello internazionale essendo inteso che le disposizioni proposte per il testo della direttiva dovrebbero fungere anche da mandato per la Commissione e gli Stati membri affinché promuovano il recepimento delle stesse norme nel quadro dell'IMO.*

Emendamento 10  
ARTICOLO 1, PUNTO 4 b)  
Articolo 4, paragrafo 2 (Direttiva 1999/32/CE)

**b) Il paragrafo 2 è soppresso.**

**b) I paragrafi 2, 3 e 4 sono soppressi.**

### Motivazione

*La deroga prevista ai paragrafi 3 e 4 si riferisce all'uso interno di gasoli, quelli principalmente destinati al riscaldamento domestico. Considerata l'incidenza ambientale e sanitaria del maggior carico di emissioni risultante da tale deroga, la relativa disposizione è da ritenere del tutto obsoleta. Oltretutto è più difficile controllare il rispetto della direttiva se sul mercato sono presenti differenti tipi di gasoli.*

### Emendamento 11 ARTICOLO 1, PUNTO 5 Articolo 4 bis, TITOLO (Direttiva 1999/32/CE)

Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati ***nelle zone di controllo delle emissioni di SOx e dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti della*** Comunità europea

Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nella Comunità europea (***prima fase***)

### Motivazione

*L'inquinamento atmosferico non conosce frontiere e le sostanze inquinanti come SO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> possono percorrere lunghe distanze. Nella maggioranza delle regioni costiere dell'UE le emissioni causate dalla navigazione costituiscono il 20-30% delle concentrazioni di particolato secondario anorganico nell'atmosfera che, alla stessa stregua dello SO<sub>2</sub> e dello NO<sub>x</sub>, può incidere sulla salute. Dalla tabella acclusa alla motivazione della Commissione si evince che non esistono differenze per quanto riguarda gli anni di vita perduti a causa di esposizioni durature fra, per esempio, il Mare del Nord e la parte settentrionale del Mediterraneo a seguito delle emissioni delle navi. Sotto il profilo sanitario, non vi è alcun motivo di fissare norme più severe esclusivamente per le zone di controllo delle emissioni di SO<sub>2</sub>, tanto più che le regioni costiere meridionali sono densamente popolate e accolgono un numero quanto mai cospicuo di turisti. E' quindi opportuno adottare provvedimenti di riduzione delle emissioni che si applichino a tutta l'Europa. L'acidificazione colpisce indubbiamente soprattutto gli Stati membri settentrionali, mentre il problema dell'ozono, correlato con le emissioni delle navi, denota un'acuità di gran lunga maggiore negli Stati membri meridionali. Inoltre, risulta logico, anche per motivi economici e di concorrenza, stabilire norme di emissioni per la navigazione internazionale su scala il più possibile europea, anziché limitarsi ai singoli paesi.*

*Non vi è alcun motivo di rinviare ancora l'introduzione del limite dell'1,5%, e tanto meno vi è motivo di applicare dati diversi. Un termine di 6 mesi, a partire dall'entrata in vigore, è sufficiente poiché non sono necessari requisiti tecnici o adattamenti delle navi. Il carburante è a disposizione e può essere commercializzato ma, in caso di mancata iniziativa legislativa o di rinvio della stessa, l'unico richiesto sul mercato sarà ovviamente il carburante più economico e più dannoso per l'ambiente.*

Emendamento 12  
ARTICOLO 1, PUNTO 5  
Articolo 4 bis, paragrafo 1 (Direttiva 1999/32/CE)

1. Gli Stati membri *rivieraschi delle zone di controllo delle emissioni di SOx* prendono tutte le misure necessarie affinché, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento *ricomprese nelle zone di controllo delle emissioni di SOx*, non siano usati combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi *l'1,5%* in massa. La disposizione di cui sopra si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno della Comunità, *dodici mesi dopo l'entrata in vigore dell'allegato VI della convenzione MARPOL o a decorrere dal [...\*], se precedente.*

*\* 12 mesi dopo l'entrata in vigore della direttiva.*

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento, non siano usati combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi *lo 0,5%* in massa. La disposizione di cui sopra si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno della Comunità, *6 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.*

*Motivazione*

*Inquinanti atmosferici come SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOCs, NH<sub>3</sub>, ozono e particelle o loro prodotti secondari hanno carattere transfrontaliero, cioè possono essere trasportati per centinaia e addirittura migliaia di chilometri. Pertanto, le misure volte a ridurre queste emissioni dovrebbero essere preferibilmente quanto più ampie possibile a livello geografico, e riguardare almeno tutto il territorio dell'UE. Sebbene alcuni problemi ben noti connessi all'inquinamento da zolfo (per esempio acidificazione) siano più gravi nell'Europa settentrionale le emissioni di SO<sub>2</sub> e PM contribuiscono a molti gravi problemi sanitari e ambientali più o meno acuti virtualmente in tutta Europa. Rispetto ai livelli di emissione del 2000 la proposta della Commissione ridurrà solo le emissioni di SO<sub>2</sub> delle navi di circa il 10%. Fissando allo 0,5% il tenore massimo di zolfo e applicando questa norma in tutte le zone marittime comunitarie, si può raggiungere una riduzione delle emissioni di circa l'80%.*

Emendamento 13  
ARTICOLO 1, PUNTO 5  
Articolo 4 bis, paragrafo 2 (Direttiva 1999/32/CE)

2. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché a decorrere *dal 1° luglio 2007* le navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso qualsiasi porto

2. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché a decorrere *da 6 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva* le navi passeggeri che effettuano

comunitario non impieghino combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi lo **1,5%** in massa. La disposizione si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera

servizi di linea da o verso qualsiasi porto comunitario non impieghino combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi **lo 0,5%** in massa. La disposizione di cui sopra si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera.

#### *Motivazione*

*Non vi è alcun motivo perché si abbia una data differente di entrata in vigore per le navi traghetto. (Per esempio le navi traghetto in Svezia usano da molti anni combustibili con un tenore di zolfo pari a 0,5%.)*

#### Emendamento 14 ARTICOLO 1, PUNTO 5 Articolo 4 bis, paragrafo 3 (Direttiva 1999/32/CE)

3. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché, **dodici mesi** dopo l'entrata in vigore **dell'allegato VI della convenzione MARPOL o a decorrere dal [...\*], se precedente**, in tutti i porti comunitari sia garantita la disponibilità di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore **all'1,5%** in massa in quantità sufficienti a soddisfare la domanda.

**\* 12 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.**

3. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché, **6 mesi** dopo l'entrata in vigore **della presente direttiva**, in tutti i porti comunitari sia garantita la disponibilità di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore **allo 0,5%** in massa in quantità sufficienti a soddisfare la domanda.

#### *Motivazione*

*Tipi di combustibili conformi devono essere messi ampiamente a disposizione almeno alla data di entrata in vigore della presente direttiva.*

#### Emendamento 15 ARTICOLO 1, PUNTO 5 Articolo 4 bis, paragrafo 4 (Direttiva 1999/32/CE)

4. **Dodici mesi** dopo l'entrata in vigore **dell'allegato VI della convenzione MARPOL**, gli Stati membri impongono come condizione per l'ingresso delle navi nei porti comunitari la corretta tenuta dei giornali di bordo, comprese le indicazioni relative alle operazioni di sostituzione del

4. **Sei mesi** dopo l'entrata in vigore **della presente direttiva**, gli Stati membri impongono come condizione per l'ingresso delle navi nei porti comunitari la corretta tenuta dei giornali di bordo, comprese le indicazioni relative alle operazioni di

combustibile.

sostituzione del combustibile.

*Motivazione*

*I requisiti concordati in ambito IMO nel 1998 sono ben noti all'industria navale e non vi è alcun motivo per rimandare la loro entrata in vigore nei mari comunitari anche se l'entrata in vigore dell'allegato VI della convenzione MARPOL è stata posticipata.*

Emendamento 16

ARTICOLO 1, PUNTO 5

Articolo 4 bis, paragrafo 5 (Direttiva 1999/32/CE)

5. Gli Stati membri provvedono affinché **dodici mesi** dopo l'entrata in vigore **dell'allegato VI della convenzione MARPOL, o a decorrere dal [...\*], se precedente**, il tenore di zolfo di tutti i combustibili per uso marittimo venduti nel loro territorio sia indicato dal fornitore sul bollettino di consegna del combustibile, accompagnato da un campione sigillato.

**\* 12 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.**

5. Gli Stati membri provvedono affinché **6 mesi** dopo l'entrata in vigore **della presente direttiva**, il tenore di zolfo di tutti i combustibili per uso marittimo venduti nel loro territorio sia indicato dal fornitore sul bollettino di consegna del combustibile, **firmato dal rappresentante della nave ricevente**, accompagnato da un campione sigillato.

*Motivazione*

*Un effettivo monitoraggio è essenziale per l'attuazione della direttiva. L'anello debole della catena nel processo di campionamento è la credibilità del campione. Al fine di garantire che il campione messo a disposizione dal fornitore contenga esattamente lo stesso combustibile che viene consegnato alla nave, è essenziale che un rappresentante della nave ricevente controlli il campione.*

Emendamento 17

ARTICOLO 1, PUNTO 5

Articolo 4 bis, paragrafo 6 (Direttiva 1999/32/CE)

6. Gli Stati membri provvedono affinché **a decorrere dal [...\*]** non siano venduti sul loro territorio combustibili diesel per uso marittimo il cui tenore di zolfo sia superiore all'1,5% in massa.

**\* 12 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.**

6. Gli Stati membri provvedono affinché **sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva** non siano venduti sul loro territorio combustibili diesel per uso marittimo il cui tenore di zolfo sia superiore all'1,5% in massa.

## Motivazione

*L'inquinamento atmosferico non conosce frontiere e le sostanze inquinanti come SO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> possono percorrere lunghe distanze. Nella maggioranza delle regioni costiere dell'UE le emissioni causate dalla navigazione costituiscono il 20-30% delle concentrazioni di particolato secondario anorganico nell'atmosfera che, alla stessa stregua dello SO<sub>2</sub> e dello NO<sub>x</sub>, può incidere sulla salute. Dalla tabella acclusa alla motivazione della Commissione si evince che non esistono differenze per quanto riguarda gli anni di vita perduti a causa di esposizioni durature fra, per esempio, il Mare del Nord e la parte settentrionale del Mediterraneo a seguito delle emissioni delle navi. Sotto il profilo sanitario, non vi è alcun motivo di fissare norme più severe esclusivamente per le zone di controllo delle emissioni di SO<sub>2</sub>, tanto più che le regioni costiere meridionali sono densamente popolate e accolgono un numero quanto mai cospicuo di turisti. E' quindi opportuno adottare provvedimenti di riduzione delle emissioni che si applichino a tutta l'Europa. L'acidificazione colpisce indubbiamente soprattutto gli Stati membri settentrionali, mentre il problema dell'ozono, correlato con le emissioni delle navi, denota un'acuità di gran lunga maggiore negli Stati membri meridionali. Inoltre, risulta logico, anche per motivi economici e di concorrenza, stabilire norme di emissioni per la navigazione internazionale su scala il più possibile europea, anziché limitarsi ai singoli paesi.*

*Non vi è alcun motivo di rinviare ancora l'introduzione del limite dell'1,5%, e tanto meno vi è motivo di applicare dati diversi. Un termine di 6 mesi, a partire dall'entrata in vigore, è sufficiente poiché non sono necessari requisiti tecnici o adattamenti delle navi. Il carburante è a disposizione e può essere commercializzato ma, in caso di mancata iniziativa legislativa o di rinvio della stessa, l'unico richiesto sul mercato sarà ovviamente il carburante più economico e più dannoso per l'ambiente.*

## Emendamento 18

### ARTICOLO 1, PARAGRAFO 5

Articolo 4 bis, paragrafo 6 bis (nuovo) (direttiva 1999/32/CE)

***6 bis. In deroga al paragrafo 6, potrà essere autorizzata la commercializzazione di combustibile diesel per uso marittimo con un contenuto di zolfo superiore all'1,5% in massa nelle regioni ultraperiferiche della Comunità, secondo la definizione di cui all'articolo 299 del trattato CE, sempre che gli Stati membri garantiscano che in tali regioni si rispettino le norme di qualità dell'aria.***

## Motivazione

*Esiste, nelle regioni ultraperiferiche, un mercato per la vendita di combustibili con un contenuto di zolfo superiore, mercato che non deve essere danneggiato dalla direttiva. Una cosa è impedire che si utilizzino taluni combustibili nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> e un'altra cosa, ben diversa, è impedire la commercializzazione nelle regioni lontane. Inoltre, le caratteristiche del traffico marittimo nelle regioni ultraperiferiche sono differenti,*

*per cui il divieto di commercializzazione di taluni combustibili marittimi potrebbe arrecare grave pregiudizio alle entrate economiche locali. Si tratta essenzialmente di flotte di pescherecci di paesi terzi che fanno rifornimento di carburante in tali porti senza avere come destinazione successiva alcun porto del continente europeo.*

Emendamento 19  
ARTICOLO 1, PUNTO 5 BIS (nuovo)  
Articolo 4 bis (bis) (nuovo) (Direttiva 1999/32/CE)

***(5bis) È aggiunto il seguente articolo 4 bis (bis):***

***Articolo 4bis (bis)***

***Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nella Comunità europea (Seconda fase)***

***1. Gli Stati membri rivieraschi delle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> prendono tutte le misure necessarie affinché a decorrere dal 1° luglio 2008, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo***

***dell'inquinamento ricomprese nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub>, non siano usati combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi l'0,5% in massa. La disposizione si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno della Comunità.***

***2. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché a decorrere dal 1° luglio 2008 le navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso qualsiasi porto comunitario non impieghino combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi lo 0,5% in massa. La disposizione si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera***

***3. Tenendo conto delle eventuali linee guida IMO sui sistemi di depurazione dei gas di scarico e sulle altre tecnologie per limitare le emissioni di SO<sub>x</sub>, nonché degli effetti di queste tecnologie sull'ambiente, ed in particolare sull'ambiente marino, la Commissione esamina la possibilità di***

*ricorrere a metodi di riduzione delle emissioni alternativi all'uso di combustibili allo 0,5% di zolfo, assicurando con opportuni sistemi di monitoraggio lo stesso livello di riduzione delle emissioni, e presenta eventuali proposte ai sensi dell'articolo 9 bis. A tal fine la Commissione autorizza la realizzazione di esperimenti pilota e/o esperimenti a scala naturale in mare delle tecniche di riduzione delle emissioni in fase di sviluppo allo scopo di raccogliere dati sul loro rendimento. Tali permessi non devono in ogni caso superare i 18 mesi. Nel corso di tali esperimenti non è obbligatorio l'uso di combustibili a basso tenore di zolfo come prescritto dagli articoli 4 bis e 4 ter. La Commissione ha il diritto di revocare tali permessi in qualsiasi momento su raccomandazione del comitato di regolamentazione.*

*4. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché a decorrere dal 1° luglio 2008, nelle rispettive acque territoriali e zone economiche esclusive esterne alle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub>, non siano usati combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi l'1,5% in massa, e, dal 1° luglio 2010, lo 0,5% in massa. La disposizione si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno della Comunità.*

*5. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché, a decorrere dal 1° luglio 2008, in tutti i porti comunitari sia garantita la disponibilità di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,5% in massa, in quantità sufficienti a soddisfare la domanda.*

#### *Motivazione*

*Gli inquinanti atmosferici NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, COV, NH<sub>3</sub>, ozono e particelle, e relativi prodotti secondari, sono di natura transfrontaliera, ossia possono essere trasportati a centinaia e perfino a migliaia di chilometri di distanza. Occorre pertanto che le disposizioni volte a ridurre le emissioni di SO<sub>2</sub> abbiano un ambito geografico quanto più possibile esteso, e siano*



*almeno applicabili in tutta l'UE. Il motivo per cui si propongono limiti più rigorosi per il Nord Europa e le zone SECA (di controllo delle emissioni di SOx) è che determinati problemi connessi all'inquinamento da zolfo (quali l'acidificazione) hanno carattere di maggiore gravità in Europa settentrionale. Le emissioni di SO2 contribuiscono comunque a numerosi altri problemi sanitari ed ambientali, a nord come a sud. Pertanto è logico introdurre gradualmente le stesse limitazioni in tutta l'Unione. Poiché è già stato previsto di giungere all'obiettivo dello 0,5% in tutte le zone di controllo a partire dal 2008, dovrebbe essere possibile estenderlo a tutta l'Unione entro un lasso di tempo relativamente breve, vale a dire dal 1° luglio 2010.*

*E' possibile che alcuni sistemi di filtrazione possano eliminare fino al 95% del SO2 e offrire vantaggi superiori a quelli raggiunti limitando il tenore di zolfo dei combustibili.*

Emendamento 20  
ARTICOLO 1, PUNTO 6  
Articolo 4 ter, paragrafo 1 (Direttiva 1999/32/CE)

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché le navi circolanti nelle vie navigabili interne o ormeggiate nei porti comunitari non utilizzino combustibili per uso marittimo:

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché le navi circolanti nelle vie navigabili interne **o nelle acque territoriali comunitarie** o ormeggiate nei porti comunitari non utilizzino combustibili per uso marittimo:

*Motivazione*

*Modifica in linea con le disposizioni della direttiva 99/32 che limita l'uso dei gasoli per uso marittimo nel territorio comunitario, comprese le acque territoriali (12 miglia nautiche). Considerate le incidenze sanitarie locali delle emissioni prodotte dalle navi (soprattutto PM) e la densità demografica delle regioni costiere, è opportuno adottare misure per ridurre l'inquinamento atmosferico locale. Secondo le stime, ca. il 90 per cento di tutte le emissioni di SO<sub>2</sub> e NOx prodotte da navi nel Mare del Nord, incluso il Canale della Manica, ha origine in un raggio di ca. 50 miglia nautiche (ca. 90 km.) dal litorale.*

Emendamento 21  
ARTICOLO 1, PUNTO 6  
Articolo 2, paragrafo 1, trattino 1 (Direttiva 1999/32/CE)

- con tenore di zolfo superiore allo 0,20% in massa **dal [...\*];**

- con tenore di zolfo superiore allo 0,20% in massa, **6 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva;**

**\* 12 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.**

*Motivazione*

*Ciò è conforme con le disposizioni della direttiva 99/32/CEE sulla limitazione dell'impiego di gasolio per uso marittimo sul territorio comunitario comprese le acque territoriali (12 miglia nautiche). L'elevata densità di popolazione nelle regioni costiere rende necessaria l'adozione di misure integrative per l'ulteriore riduzione delle emissioni nelle aree costiere. Si stima che circa il 90% delle emissioni totali di SO<sub>2</sub> e di NO<sub>x</sub> prodotte da navi nel Mare del Nord, compresa la Manica, provenga da una zona a circa 50 miglia nautiche (circa 90 km) dalla costa. Inoltre si calcola che le emissioni delle navi contribuiscano per il 20-30% alla concentrazione nell'aria di particelle inorganiche secondarie (PM) nella maggior parte delle aree costiere.*

Emendamento 22

ARTICOLO 1, PUNTO 6

Articolo 4 ter, paragrafo 1 bis (nuovo) (Direttiva 1999/32/CE)

***1 bis. Le navi marittime il cui viaggio è iniziato al di fuori della Comunità possono essere esentate da tale disposizione quando si trovano nelle acque territoriali, a condizione che si possa dimostrare che non era disponibile combustibile adeguato nel loro precedente porto di approdo. La disposizione resta comunque applicabile al momento dell'attracco di tali navi in un porto comunitario.***

*Motivazione*

*Dato che non è sempre reperibile combustibile della qualità richiesta al di fuori dei porti comunitari, l'emendamento prevede una deroga per le navi provenienti da paesi terzi, se si può dimostrare che non era reperibile combustibile della qualità richiesta nel precedente porto di approdo.*

Emendamento 23

ARTICOLO 1, PARAGRAFO 6

Articolo 4 ter, paragrafo 2 bis (nuovo)(Direttiva 1999/32/CE)

***2 bis. Per i combustibili utilizzati nelle caldaie delle navi cisterna per la produzione del vapore necessario al funzionamento delle pompe di scarico, i***

**paragrafi 1 e 2 del presente articolo si applicano a partire dal 2010.**

*Motivazione*

*Per tener conto delle considerazioni in materia di sicurezza relative all'impiego di combustibili con un limitato contenuto di zolfo nelle caldaie normalmente concepite per utilizzare olio combustibile, si propone, per questa utilizzazione particolare, un periodo di transizione fino al 2010, onde accordare tempo sufficiente per un'adeguata riconversione.*

Emendamento 24  
ARTICOLO 1, PUNTO 7 a)  
Articolo 6, paragrafo 1 bis, Titolo (nuovo) (Direttiva 1999/32/CE)

***Campionatura e analisi***

***Monitoraggio e sanzioni***

*Motivazione*

*Modifica del titolo per riflettere il contenuto dell'articolo.*

Emendamento 25  
ARTICOLO 1, PUNTO 7 a)  
Articolo 6, paragrafo 1 bis, primo trattino (Direttiva 1999/32/CE)

- da tutte le navi ***nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub>***, nei porti comunitari e nelle vie navigabili interne o

- da tutte le navi ***nelle zone marittime comunitarie***, nei porti comunitari e ***sulle*** vie navigabili interne o

*Motivazione*

*Il monitoraggio, il campionamento e le sanzioni, devono essere applicabili in tutte le zone marittime comunitarie.*

Emendamento 26  
ARTICOLO 1, PUNTO 7 a)  
Articolo 6, paragrafo 1 bis, capoverso 1 (Direttiva 1999/32/CE)

sia conforme alle disposizioni degli articoli 4 bis e 4 ter. ***I combustibili per uso marittimo utilizzati in altre zone marittime comunitarie devono essere sottoposti a campionamento e verifica del tenore di zolfo.*** Si ricorre ad uno dei seguenti metodi di campionamento, analisi e ispezione:

sia conforme alle disposizioni degli articoli 4 bis, ***4 bis (bis) nuovo*** e 4 ter. Si ricorre ad uno dei seguenti metodi di campionamento, analisi e ispezione:

*Motivazione*

*Il monitoraggio, il campionamento e le sanzioni, devono essere applicabili in tutte le zone marittime comunitarie.*

Emendamento 27  
ARTICOLO 1, PUNTO 7 a)  
Articolo 6, paragrafo 1 bis (nuovo), capoverso 2, primo trattino (Direttiva 1999/32/CE)

- campionamento e analisi del tenore di zolfo dell'olio combustibile ***fornito per essere utilizzato*** a bordo delle navi, secondo le linee guida IMO;

- campionamento e analisi del tenore di zolfo dell'olio combustibile ***durante la fornitura destinata all'uso*** a bordo delle navi, secondo le linee guida IMO;

*Motivazione*

*La parola "durante" è più specifica in quanto implica metodi continuativi di campionamento.*

Emendamento 28  
ARTICOLO 1, PUNTO 7 a)  
Articolo 6, paragrafo 1 bis, ultimo capoverso (Direttiva 1999/32/CE)

Il campionamento inizia ***entro sei mesi dalla*** data di entrata in vigore del limite relativo al tenore massimo di zolfo del combustibile in questione. Esso è effettuato con frequenza sufficiente e in quantità sufficienti, e

Il campionamento inizia ***alla*** data di entrata in vigore del limite relativo al tenore massimo di zolfo del combustibile in questione. Esso è effettuato con frequenza sufficiente e in quantità sufficienti, e

secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato e al combustibile utilizzato dalle navi nelle zone marittime, nei porti e nelle vie navigabili interne della Comunità.

secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato e al combustibile utilizzato dalle navi nelle zone marittime, nei porti e nelle vie navigabili interne della Comunità. ***Viene ispezionato almeno il 50% dei campioni prelevati.***

*Motivazione*

*Un effettivo monitoraggio è essenziale per l'attuazione della direttiva. La credibilità dei campioni dipende da una rigorosa sorveglianza e dalla regolare ispezione degli stessi. Attualmente circa il 25-35% dei campioni sono analizzati (MEPC 1998). Il rispetto totale può essere garantito in presenza di un'analisi del 100% dei campioni. Tuttavia un tasso di analisi del 50% contribuirebbe a ridurre il rischio di inadempienza, vista la maggiore probabilità che i campioni prelevati saranno effettivamente analizzati.*

Emendamento 29

ARTICOLO 1, PUNTO 7 a)

Articolo 6, paragrafo 1 bis, ultimo capoverso bis (nuovo) (Direttiva 1999/32/CE)

***Gli Stati membri prevedono sanzioni efficaci contro le violazioni delle norme relative al monitoraggio e al campionamento ed adottano ogni provvedimento necessario a garantire che esse abbiano un effetto dissuasivo.***

*Motivazione*

*Le sanzioni devono essere sufficientemente gravi per scoraggiare le frodi.*

Emendamento 30

ARTICOLO 1, PUNTO 7 a)

Articolo 6, paragrafo 1 bis, ultimo capoverso bis (nuovo) (Direttiva 1999/32/CE)

***Nel quadro dei suoi compiti di prevenzione dell'inquinamento provocato da navi, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) pubblica anche rapporti sull'inquinamento atmosferico. In particolare l'EMSA assiste gli Stati membri e la Commissione nel verificare l'effettiva***

***applicazione della presente direttiva.***

*Motivazione*

*Chiarimento dell'emendamento 20. I rapporti dell'EMSA saranno utili anche nel quadro delle iniziative volte a promuovere l'adozione di standard internazionali in sede IMO.*

Emendamento 31  
ARTICOLO 1, PUNTO 8  
Articolo 7, paragrafo 1 (Direttiva 1999/32/CE)

"1. Sulla base dei risultati del campionamento, dell'analisi e delle ispezioni effettuati a norma dell'articolo 6, entro il 30 giugno di ogni anno gli Stati membri presentano alla Commissione una breve relazione sul tenore di zolfo dei combustibili liquidi disciplinati dalla presente direttiva e utilizzati nel loro territorio nell'anno civile precedente. La relazione precisa il numero totale di campioni sottoposti a verifica per ciascun tipo di combustibile (olio combustibile pesante, gasolio, olio combustibile pesante per uso marittimo, combustibile diesel per uso marittimo, gasolio per uso marittimo) e indica la corrispondente quantità di combustibile utilizzato e il tenore medio di zolfo calcolato. Gli Stati membri comunicano altresì il numero di ispezioni effettuate a bordo delle navi e registrano il tenore medio di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nel loro territorio che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva.

"1. Sulla base dei risultati del campionamento, dell'analisi e delle ispezioni effettuati a norma dell'articolo 6, entro il 30 giugno di ogni anno gli Stati membri presentano alla Commissione una breve relazione sul tenore di zolfo dei combustibili liquidi disciplinati dalla presente direttiva e utilizzati nel loro territorio nell'anno civile precedente. La relazione precisa il numero totale di campioni sottoposti a verifica per ciascun tipo di combustibile (olio combustibile pesante, gasolio, olio combustibile pesante per uso marittimo, combustibile diesel per uso marittimo, gasolio per uso marittimo) e indica la corrispondente quantità di combustibile utilizzato e il tenore medio di zolfo calcolato. Gli Stati membri comunicano altresì il numero di ispezioni effettuate a bordo delle navi e registrano il tenore medio di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nel loro territorio che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva.

*Motivazione*

*[Non riguarda la versione italiana]*

Emendamento 32  
ARTICOLO 1, PUNTO 8  
Articolo 7, paragrafo 2 (Direttiva 1999/32/CE)

2. Sulla base, fra l'altro, delle relazioni annuali *presentate a norma del paragrafo 1* e delle tendenze relative alla qualità dell'aria e all'acidificazione, entro il **31 dicembre 2010** la Commissione presenta un rapporto al Parlamento europeo e al Consiglio. *Insieme al rapporto la Commissione può presentare proposte di revisione della presente direttiva, in particolare dei valori limite stabiliti per ciascuna categoria di combustibile e delle zone marittime comunitarie in cui è obbligatorio l'uso di combustibili a basso tenore di zolfo.*

2. Sulla base, fra l'altro, delle relazioni annuali e delle tendenze relative *soprattutto* alla qualità dell'aria, *al particolare*, all'acidificazione *e al danneggiamento degli edifici e del patrimonio culturale*, entro il **31 dicembre 2008** la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio un rapporto *corredato da proposte di revisione della presente direttiva. La revisione comprende proposte sia di modifica* dei valori limite stabiliti per ciascuna categoria di combustibile *sia di riduzione di ulteriori emissioni di inquinanti atmosferici ad opera delle navi marittime ivi comprese le specificazioni integrali per i combustibili per uso marittimo in ossequio alla direttiva 98/70/CE. Al riguardo vanno in particolar modo considerati i minori costi riconducibili al ridotto tenore di zolfo nei combustibili per usi marittimi, le necessità di nuove tecnologie per i motori nonché la riduzione dei costi inerenti ai danni ambientali. La Commissione presenta altresì al Parlamento europeo e al Consiglio un rapporto sulle attività tese ad inserire nella Convenzione MARPOL le disposizioni della presente direttiva.*

#### *Motivazione*

*Stanti le svariate incidenze e interazioni fra i vari parametri di qualità dei combustibili, la Commissione dovrebbe svolgere attività di ricerca e presentare una proposta per una completa norma di qualità per gli oli combustibili pesanti, in linea con la direttiva 98/70/CE.*

Emendamento 33  
ARTICOLO 1, PUNTO 8  
Articolo 7, paragrafo 3 (Direttiva 1999/32/CE)

*3. Tenendo conto delle eventuali linee guida IMO sui sistemi di depurazione dei gas di scarico e sulle altre tecnologie per limitare le emissioni di SOx, nonché degli effetti di queste tecnologie sull'ambiente, ed in particolare sull'ambiente marino, la Commissione esamina la possibilità di*

*Sopprimere.*

***ricorrere a metodi di riduzione delle emissioni alternativi all'uso di combustibili a basso tenore di zolfo prescritto dagli articoli 4 bis e 4 ter, e ove opportuno presenta una proposta in merito.***

*Motivazione*

*La disposizione viene trasposta all'articolo 4 bis bis, paragrafo 3 (cfr. em. 11). Nuovi metodi e tecnologie di abbattimento delle emissioni, quali lo "scrubbing" e gli scambi di emissione, seppure non ancora sperimentati, sembrano alquanto promettenti. Nella prospettiva delle linee guida dell'IMO, la Commissione dovrebbe esaminare se tali metodi possano essere impiegati come alternative al combustibile allo 0,5% di zolfo.*

Emendamento 34

ARTICOLO 1, PUNTO 8

Articolo 7 bis, paragrafo 3 bis (nuovo) (direttiva 1999/32/CE)

***3 bis. A seguito degli esperimenti di cui al paragrafo 3, la Commissione valuta quali metodi alternativi di riduzione delle emissioni e quali criteri di rendimento saranno ammissibili in alternativa all'impiego dei combustibili per uso marittimo a basso tenore di zolfo di cui agli articoli 4 bis e 4 ter e presenta proposte conformemente alle disposizioni dell'articolo 9 bis. Il comitato di regolamentazione raccomanda tale misura soltanto qualora i vantaggi per l'ambiente siano chiaramente dimostrabili.***

*Motivazione*

*E' possibile che alcuni sistemi di filtrazione possano eliminare fino al 95% del SO2 e offrire vantaggi superiori a quelli raggiunti limitando il tenore di zolfo dei combustibili.*

Emendamento 35

ARTICOLO 1, PUNTO 8

Articolo 7, paragrafo 4 (Direttiva 1999/32/CE)

4. Gli eventuali emendamenti necessari per adeguare le disposizioni della presente

4. Gli eventuali emendamenti necessari per adeguare le disposizioni della presente



direttiva al progresso scientifico e tecnico sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 9 bis, **ma in ogni caso non devono comportare modifiche dirette o indirette dei limiti relativi al tenore di zolfo dei combustibili.**

direttiva al progresso scientifico e tecnico sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 9 bis. **Le eventuali modifiche dirette o indirette dei limiti relativi al tenore di zolfo dei combustibili sono subordinate alle tecniche di riduzione delle emissioni e soggette alle procedure di cui all'articolo 7, paragrafo 3 bis (nuovo).**

#### *Motivazione*

*E' possibile che alcuni sistemi di filtrazione possano eliminare fino al 95% del SO2 e offrire vantaggi superiori a quelli raggiunti limitando il tenore di zolfo dei combustibili.*

#### Emendamento 36

ARTICOLO 1, PUNTO 8 BIS (nuovo)  
Articolo 7 bis (nuovo) (Direttiva 1999/32/CE)

***È aggiunto il seguente articolo 7 bis:***

#### ***Articolo 7 bis***

#### ***Regimi di compensazione***

***1. Gli esercenti o i gruppi di esercenti di navi rientranti nell'ambito dell'articolo 4 bis che utilizzano tecniche di riduzione delle emissioni conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 3 bis (nuovo), possono compensare le emissioni di SO2 prodotte da navi modificate rispetto a quelle delle navi non modificate che utilizzano un combustibile analogo. Ciò è unicamente permesso qualora sia dimostrabile che inizialmente tali navi superano collettivamente del 10% gli obblighi della direttiva e del 25% entro il 1° gennaio 2007.***

***2. Le navi marittime che impiegano tecniche di riduzione delle emissioni, sono inoltre esentate dagli obblighi di cui all'articolo 4 ter qualora il rendimento del sistema sia uguale o superiore rispetto alle navi che non impiegano tali tecniche quando sono ormeggiate. Lo scarico in porto di liquidi prodotti da tali sistemi è unicamente permesso qualora sia documentato che tali scarichi non hanno***

*effetti negativi sugli ecosistemi dei porti.*  
**3. Il comitato di regolamentazione fornisce consulenza alla Commissione in merito all'applicazione del presente articolo. Tutte le navi interessate da tali sistemi sono dotate di dispositivi di monitoraggio continuo dei gas emessi dai fumaioli.**

*Motivazione*

*Ciò incoraggerà un uso più esteso di misure tecniche per la riduzione delle emissioni con conseguenti effetti positivi per l'ambiente.*

Emendamento 37  
Articolo 2, paragrafo 1

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva **entro il [...\*]**. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva **entro 6 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva**. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

**\* 12 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.**

*Motivazione*

*Stessa data di entrata in vigore come proposto per altre parti della direttiva.*

## MOTIVAZIONE

La combustione di prodotti a base di zolfo genera emissioni di anidride solforosa (SO<sub>2</sub> o SO<sub>x</sub>) e particolato (PM), soprattutto particelle primarie di fuliggine e particelle secondarie di solfato inorganico, che si formano per ossidazione atmosferica dell'anidride solforosa; per effetto della combustione incompleta, e in misura più limitata dell'azoto presente nei combustibili, vengono emessi anche ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>).

Le emissioni di SO<sub>x</sub> e PM prodotte dalle navi sono nocive per la salute umana. Nella maggior parte delle zone costiere dell'Unione europea le emissioni delle navi contribuiscono al 20-30% della concentrazione atmosferica di particelle inorganiche secondarie (PM). Inoltre il particolato secondario, così come quello primario, l'SO<sub>2</sub> e l'NO<sub>x</sub> provocano danni alla salute umana in tutti gli Stati membri dell'UE. L'esposizione agli inquinanti atmosferici ha un impatto sulla salute in termini di effetti sulla mortalità e sulla morbilità (frequenza di alcune patologie, come ad esempio peggioramento dell'asma, incidenza di bronchiti e infarti). Stime preliminari dell'OMS indicano in una cifra variabile tra 95.000 e 380.000 l'anno il numero di decessi prematuri connessi in Europa ad esposizioni prolungate al PM.

Le emissioni di SO<sub>x</sub> hanno anche ripercussioni negative sull'ambiente e contribuiscono all'acidificazione, danneggiando gli ecosistemi sensibili. Inoltre, edifici e monumenti in calcare e in determinati tipi di arenaria sono particolarmente sensibili all'azione delle sostanze acide. Le emissioni di NO<sub>x</sub> contribuiscono all'acidificazione e alla formazione di ozono troposferico.

Tra il 1990 e il 2000 le emissioni di anidride solforosa da fonti terrestri sono diminuite di ca. il 60% nei quindici Stati membri dell'UE, e si prevede che tale percentuale raggiungerà il 75-80% nel 2010. Per contro, negli ultimi dieci anni le emissioni di SO<sub>2</sub> prodotte da navi marittime nelle acque europee hanno subito un incremento di quasi il 30%. Si stima che nel 2010 le emissioni di SO<sub>2</sub> delle navi rappresenteranno oltre il 75% di tutte le emissioni di origine terrestre, comprese le emissioni provenienti da tutti i modi di trasporto, dagli impianti di combustione e dalle caldaie alimentate con combustibili liquidi.

**Tabella 1. Emissioni di SO<sub>2</sub> ed NO<sub>x</sub> nel 1990, 2000 e 2010 (migliaia di t)**

	Anidride solforosa (SO <sub>2</sub> )		Ossidi di azoto (NO <sub>x</sub> )	
	da fonti terrestri	da fonti marittime	da fonti terrestri	da fonti marittime
<b>1990</b>	16,363	2,001	13,389	2,808
<b>2000</b>	5,750	2,578	9,497	3,617
<b>2010</b>	3,850 <sup>1</sup>	2,845	6,519 <sup>1</sup>	4,015

<sup>1</sup> Fonti: Entec (2002) per le navi e UN ECE (2002) per le emissioni da fonti terrestri.

Un raffronto della performance ambientale delle varie modalità di trasporto è alquanto arduo, ma si può affermare che, considerando la qualità media dei veicoli e dei combustibili, una nave emette da 30 a 50 volte più zolfo per tonnellata/chilometro di un autoveicolo industriale. Tale rapporto salirà a 150/300 volte quando il gasolio per autotrazione diverrà più pulito (2005).

Attualmente non esistono limiti di emissione per lo zolfo prodotto dagli oli combustibili pesanti per uso marittimo. Il tenore di zolfo di tali oli combustibili è in media del 2,7%, pari a 27 000 parti per milione (ppm), a fronte di un tenore massimo di 2 000 ppm per l'olio da riscaldamento e del previsto limite di 10 ppm per la benzina ed il gasolio per autotrazione.

Pertanto, per conseguire l'obiettivo enunciato nel Libro bianco della Commissione sulla politica dei trasporti di rendere il trasporto marittimo "la modalità di trasporto più sostenibile" occorre giungere a una notevole riduzione delle emissioni in tutta l'UE.

### **La proposta della Commissione per limitare il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo**

La strategia UE per le emissioni di inquinanti atmosferici prodotti da navi marittime consiste di un'ampia serie di obiettivi, azioni e raccomandazioni finalizzati a ridurre tali emissioni nei prossimi 5-10 anni.

Nel quadro della sua strategia per ridurre le emissioni atmosferiche delle navi marittime, così come previsto nella direttiva 1999/32/CE, la Commissione ha pubblicato una proposta che modifica le disposizioni della direttiva che fissa il tenore massimo di zolfo degli oli combustibili pesanti per uso marittimo. La Commissione si propone di contenere le emissioni di anidride solforosa e di particolato, al fine di ridurre sensibilmente il contributo delle emissioni delle navi all'acidificazione e ai problemi di qualità dell'aria. Si tratta in particolare di:

- introdurre un tenore massimo di zolfo dell'1,5% per i combustibili utilizzati da tutte le navi marittime nel Mare del Nord, nel canale della Manica e nel Mar Baltico (zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> o SECA), in conformità dei limiti fissati dall'allegato VI della convenzione MARPOL.
- Introdurre un tenore massimo di zolfo dell'1,5% per i combustibili per uso marittimo utilizzati dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti comunitari, a partire dal 1° luglio 2007.
- Modificare le vigenti disposizioni per i distillati marini<sup>1</sup> utilizzati nella navigazione marittima e nella navigazione interna introducendo un tenore massimo di zolfo dello 0,2% per i combustibili utilizzati dalle navi ormeggiate nei porti comunitari, al fine di ridurre le emissioni di SO<sub>2</sub> and PM e di migliorare la qualità dell'aria a livello locale.

Solo alcuni dei benefici conseguenti alla riduzione delle emissioni sono quantificabili in termini finanziari. Gli studi della Commissione, che escludono i benefici della minore acidificazione, stimano i benefici in questione in 2,7 mld di euro l'anno a fronte di 1,1 miliardo l'anno di costi.

### **Approccio proposto dalla relatrice**

La relatrice per la revisione della direttiva 1999/32/CE, per la prima volta soggetta alla procedura di codecisione, saluta con favore l'intendimento dichiarato della Commissione di

---

<sup>1</sup> I combustibili attualmente disciplinati dalla direttiva 1999/32/CE comprendono tutti i distillati marini, e quindi non soltanto le qualità DMX e DMA, ossia i gasoli per uso marittimo in senso stretto (marine gas oils - MGO), ma anche le qualità DMB e DMC, ossia i combustibili diesel per uso marittimo (marine diesel oils - MDO). Nella sua forma attuale la direttiva non si applica alla terza e più diffusa categoria di combustibili per uso marittimo: gli oli combustibili pesanti. Essa comunque fa obbligo agli Stati membri di assicurare che il tenore di zolfo dei distillati marini utilizzati dalle navi nelle acque territoriali della Comunità (comprese quelle fino a 12 miglia nautiche dalla costa e le vie navigabili interne), sia inferiore allo 0,2% (per passare allo 0,1% entro il 1° gennaio 2008).

introdurre misure volte a ridurre le emissioni di anidride solforosa ed altri inquinanti provenienti dalle navi marittime. Tuttavia, l'azione proposta dalla Commissione avrà come risultato una riduzione complessiva delle emissioni di SO<sub>2</sub> di origine marittima di appena il 10% rispetto ai livelli di emissioni registrati nell'anno 2000. Tale percentuale è evidentemente insufficiente.

Per proteggere la salute umana e l'ambiente, e per far sì che la Comunità consegua gli obiettivi ambientali indicati per il 2010 nella direttiva 2010/CE relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici, occorrono ulteriori tagli alle emissioni europee di SO<sub>2</sub>. Tali riduzioni sono oltretutto necessarie per raggiungere gli obiettivi comunitari a lungo termine, enunciati nel Quinto e Sesto Programma d'azione in materia di ambiente, di non superare carichi e livelli critici e di tutelare efficacemente la popolazione contro i noti rischi sanitari connessi all'inquinamento atmosferico. Poiché le emissioni SO<sub>2</sub> sono direttamente proporzionali al tenore di zolfo dei combustibili, sono necessarie ulteriori restrizioni.

Soprattutto in determinate aree costiere sensibili, le emissioni prodotte dalle navi contribuiscono in modo notevole al superamento dei carichi critici di acidificazione ed eutrofizzazione.

**Tabella 2. Paesi che presentano una più elevata percentuale di depositi di inquinanti atmosferici (zolfo e ossidi di azoto) prodotti da navi**

Zolfo		Ossidi di azoto	
Malta	16%	Malta	38%
Danimarca	15%	Cipro	24%
Paesi Bassi	13%	Danimarca	20%
Svezia	13%	Estonia	17%
Cipro	10%	Svezia	16%
Norvegia	9%	Grecia	15%
Belgio	9%	Portogallo	14%
Estonia	9%	Paesi Bassi	13%
Portogallo	9%	Finlandia	13%
Francia	8%	Irlanda	12%

Fonte: Jonson, J.E. et al (2000)

Le principali modifiche apportate alla proposta della Commissione nel presente progetto di relazione sono le seguenti:

- *In una prima fase:* Fissare un tenore massimo di zolfo dell'1,5% per i combustibili utilizzati da tutte le navi marittime nel Mare del Nord, nel Canale della Manica e nel Mar Baltico, conformemente ai limiti fissati dall'allegato VI della convenzione MARPOL, e dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti comunitari.
- *In una seconda fase:* Fissare un tenore massimo di zolfo dell'0,5% per i combustibili utilizzati da tutte le navi marittime nel Mare del Nord, nel Canale della Manica e nel Mar Baltico, e dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti comunitari, entro il 1° luglio 2008. La Commissione dovrà, sulla base di appositi studi, formulare proposte relative a metodi alternativi di abbattimento delle emissioni (*scrubbing*, scambi di emissione) per raggiungere il livello dello 0,5%.

Per il resto della Comunità sarà introdotto un tenore massimo di zolfo dell'1,5% per i combustibili utilizzati da tutte le navi marittime.

- reintrodurre le disposizioni applicabili ai distillati marini utilizzati nella navigazione marittima in acque territoriali e nella navigazione interna, estendendo alle acque territoriali il tenore massimo di zolfo dello 0,2% per i combustibili utilizzati dalle navi ormeggiate nei porti comunitari (ad eccezione delle navi provenienti da Paesi terzi).

Si prevede al riguardo che rafforzando ulteriormente i summenzionati limiti proposti dalla Commissione, le emissioni annuali saranno ridotte di ca. 1455,8 migliaia di t l'anno, pari al 56,5% in meno rispetto al 2000.

### **Come saranno ottenute le riduzioni**

Il modo più semplice e meno dispendioso di ridurre le emissioni di SO<sub>x</sub> è di introdurre combustibili a basso tenore di zolfo attraverso nuove miscele. Si potranno in tal modo, secondo uno studio della Commissione, ridurre le emissioni di almeno 4,7 milioni di t. Un secondo e più costoso metodo sarebbe quello di acquistare ed utilizzare nel processo di raffinazione maggiori quantità di petrolio greggio a ridotto tenore di zolfo. Nessuno di questi metodi comporta una riduzione del bilancio globale dello zolfo: al contrario, essi determinano un leggero aumento del tenore di zolfo nel combustibile utilizzato altrove.

La terza possibilità consiste nella desolforazione del combustibile. Tale processo richiede un certo volume di investimenti da parte delle raffinerie ed è ad alto consumo di energia, con conseguente aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Comunque sia, il miglioramento della qualità del combustibile comporterà un abbassamento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, di particolato e di ossidi di azoto e i costi addizionali saranno compensati dai risparmi realizzati. Ad esempio, grazie alla migliore qualità, il combustibile a basso tenore di zolfo presenta il vantaggio di un minore logoramento delle macchine, con conseguente minore bisogno di lubrificanti e manutenzione, maggiore efficienza, minori rischi operativi e più efficiente uso del combustibile.

I consulenti della Commissione hanno calcolato e quantificato il differenziale di costo fra l'olio combustibile pesante a basso tenore di zolfo (inferiore all'1%) e l'olio combustibile ad alto tenore (3,5%). Per il periodo 1990-2001 tali costi sono stati mediamente pari a \$19 per tonnellata. La fornitura di olio combustibile pesante a basso tenore di zolfo dovrebbe comportare un minor costo di \$12-14 per tonnellata (Beicip-Franlab, 2002). Il differenziale di prezzo per l'olio combustibile a basso tenore di zolfo conseguente a nuovi investimenti da parte delle raffinerie (desolforazione unitamente a conversione dei residui in prodotti più leggeri) viene stimato in 50-90 € a tonnellata. Secondo la Commissione, il sovraccosto medio della fornitura di 11 milioni di t di olio combustibile pesante a basso tenore di zolfo sarebbe nell'UE di 50 € per tonnellata. L'olio combustibile pesante ad alto tenore di zolfo per uso marittimo costa ca \$100-130 per tonnellata, mentre i gasoli per uso marittimo hanno un costo di ca. \$150-190 (Beicip-Franlab, 2002).

Non sono disponibili stime precise di costo per i quantitativi allo 0,5% richiesti, ma è evidente che il costo di riduzione delle emissioni prodotte dalle navi è notevolmente inferiore al costo di ulteriori abbattimenti sulla terraferma. Secondo lo studio della Commissione (Entec) il sovraccosto dovrebbe essere superiore ai 50-90 €/tonnellata. Altri studi sono tuttavia pervenuti a cifre molto inferiori. Ad esempio un'analisi costi-efficacia dell'IIASA parte da un costo unitario

inferiore ai 500 € per tonnellata di anidride solforosa eliminata, mentre le cifre di costo utilizzate dalla Commissione sono di 50 € per tonnellata di combustibile che, con il passaggio da 2,9 a 1,5% del tenore di zolfo, equivalgono a ca. 1800 €/tonnellata di anidride solforosa eliminata.

Gli effetti inquinanti a livello locale e la concentrazione delle popolazioni nelle aree costiere inducono la relatrice ad estendere alle acque territoriali l'obbligo di utilizzare combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo inferiore. Secondo le stime, ca. il 90 per cento di tutte le emissioni di SO<sub>2</sub> e NO<sub>x</sub> prodotte da navi nel Mare del Nord, incluso il Canale della Manica, ha origine in un raggio di ca. 50 miglia nautiche (ca. 90 km.) dal litorale.

Gli inquinanti atmosferici NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, COV, NH<sub>3</sub>, ozono e particelle, e relativi prodotti secondari, sono di natura transfrontaliera, ossia possono essere trasportati a centinaia e perfino a migliaia di chilometri di distanza. Occorre pertanto che le disposizioni volte a ridurre le emissioni di SO<sub>2</sub> (e NO<sub>x</sub>) abbiano un ambito geografico quanto più possibile esteso, e siano almeno applicabili in tutta l'UE. Il motivo per cui la relatrice propone limiti più rigorosi per il Nord Europa e le zone SECA (di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub>) è che determinati problemi connessi all'inquinamento da zolfo (quali l'acidificazione) hanno carattere di maggiore gravità in Europa settentrionale. Le emissioni di SO<sub>2</sub> (e NO<sub>x</sub>) contribuiscono comunque a numerosi altri problemi sanitari ed ambientali, avvertiti con maggiore o minore gravità praticamente in tutta Europa.

La relatrice ritiene che occorra giungere all'adozione di standard a livello internazionale e questo è uno dei principali motivi per seguire un approccio normativo in due fasi, la prima delle quali consistente nella mera incorporazione dell'accordo di cui all'allegato VI MARPOL. Tuttavia, non essendo l'allegato VI, che pure è stato approvato oltre cinque anni or sono, ancora entrato in vigore, non è stato possibile registrare risultati concreti in tempi ragionevoli. Le disposizioni proposte per la seconda fase darebbero inoltre mandato alla Commissione e agli Stati membri per promuovere standard più ambiziosi in sede IMO.

La relatrice ritiene, non soltanto che la Commissione dovrebbe proporre precisi standard qualitativi per l'olio combustibile pesante in linea con le disposizioni della direttiva 98/70, ma che occorra anche elaborare disposizioni in materia di monitoraggio e sanzionamento ben articolate ed efficaci per garantire che la qualità dei combustibili utilizzati nelle acque UE migliori effettivamente e siano conseguiti gli attesi risultati in fatto di qualità dell'aria.

23 aprile 2003

**PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, IL COMMERCIO ESTERO,  
LA RICERCA E L'ENERGIA**

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (COM(2002) 595 – C5-0558/2002 – 2002/0259(COD))

Relatore per parere: Bernd Lange

**PROCEDURA**

Nella riunione del 23 gennaio 2003 la commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia ha nominato relatore per parere Bernd Lange.

Nelle riunioni del 20 febbraio, 20 marzo e 23 aprile 2003 ha esaminato il progetto di parere.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato gli emendamenti in appresso con 30 voti favorevoli e 3 contrari.

Erano presenti al momento della votazione: Jaime Valdivielso de Cué (presidente), Bernd Lange (relatore per parere), Gordon J. Adam (in sostituzione di Massimo Carraro), Per-Arne Arvidsson (in sostituzione di Sir Robert Atkins), Guido Bodrato, David Robert Bowe (in sostituzione di Olga Zrihen Zaari), Giles Bryan Chichester, Harlem Désir, Concepció Ferrer, Francesco Fiori (in sostituzione di Paolo Pastorelli), Colette Flesch, Norbert Glante, Alfred Gomolka (in sostituzione di Konrad K. Schwaiger), Bashir Khanbhai, Wilfried Kuckelkorn (in sostituzione di Mechtild Rothe, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Rolf Linkohr, Caroline Lucas, Hans-Peter Martin (in sostituzione di Myrsini Zorba), Eryl Margaret McNally, Angelika Niebler, Giuseppe Nisticò (in sostituzione di Umberto Scapagnini), Seán Ó Neachtain, Reino Paasilinna, John Purvis, Bernhard Rapkay (in sostituzione di Erika Mann), Imelda Mary Read, Christian Foldberg Rovsing, Paul Rübig, Esko Olavi Seppänen, Ole Sørensen (in sostituzione di Willy C.E.H. De Clercq, a norma dell'articolo 153, paragrafo 2, del regolamento), Gary Titley, Roseline Vachetta e Alejo Vidal-Quadras Roca.



## BREVE GIUSTIFICAZIONE

Non si può che appoggiare la proposta della Commissione di ridurre il biossido di zolfo e il particolato emesso dalle navi onde contrastare la crescente deteriorazione e acidificazione atmosferica. Con riferimento all'obiettivo definito nel quinto e sesto programma d'azione in materia ambientale e evidenziato nell'ambito della strategia dell'Unione europea per la riduzione delle emissioni atmosferiche prodotte dalle navi marittime, non si può altresì che plaudere alla modifica della direttiva. Rispetto alle fonti di emissioni terrestri che vedono coronati da successi gli sforzi degli Stati europei in materia di riduzione, le navi continuano a scaricare nelle acque dell'UE sostanze nocive i cui livelli potrebbero essere ridotti grazie all'introduzione di un tenore massimo di zolfo. Il tenore di zolfo del combustibile usato, per esempio, da una chiatta portuale si aggira attualmente sul 2,7% mentre nel 2005 il tenore di zolfo dei combustibili stradali sarà dello 0,005% e nel 2009 si attesterà addirittura sullo 0,001%. A ciò si aggiungono i più severi massimali di emissioni vigenti sulle strade per cui un autobus che rispetta la norma Euro-IV praticamente non produce emissioni nocive rispetto ad una chiatta portuale.

Grazie al valore limite introdotto per i combustibili diesel, rispetto ad un autocarro una nave emette 30-50 volte più azoto per kt di combustibile utilizzato. Senza una modifica della direttiva, nel 2005 sarebbero 150-300 volte di più. Il quadro diventa ancora più chiaro se si sottopone a disamina il consumo di diesel a uso marittimo. nell'UE le navi consumano il 3% di tutti i combustibili diesel producendo tuttavia il 6% di tutte le emissioni SO<sub>2</sub> e il 13% di tutte le emissioni NO<sub>x</sub>. Un siffatto aumento va quanto prima contrastato modificando la direttiva oltretutto per conseguire l'obiettivo, citato nel Libro bianco della Commissione, di rendere i trasporti marittimi il modo di trasporto più rispettoso dell'ambiente.

Tuttavia se si considera che le incidenze negative di sostanze nocive quali per esempio NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, VOC, NH<sub>3</sub>, ozono e particolato non conoscono frontiere e possono farsi sentire per migliaia di chilometri, il proposto tenore massimo di zolfo per combustibili ad uso marittimo risulta tutt'altro che soddisfacente. Notevole è l'inquinamento di suoli, fiumi e mari causato dalle emissioni di sostanze nocive ad opera delle navi marittime. Quanto mai elevata è la concentrazione di particolato, specie nelle aree portuali e costiere, riconducibile alle manovre di attracco e di ormeggio.

Nei porti di ormeggio, il fabbisogno energetico è coperto da motori ausiliari azionati per lo più da combustibili ad elevato tenore di zolfo e la concentrazione di particolato è tale da costituire un grave pericolo per l'uomo e la natura. In non poche città portuali dell'UE più del 50% delle emissioni nocive per la qualità dell'aria provengono dalle navi. Grazie alla proficua normativa dell'UE, le emissioni hanno potuto essere notevolmente ridotte nel settore del traffico stradale.

Pertanto non può essere che degna di plauso una proposta in due fasi che nell'ambito di una prima fase introduce un tenore massimo di zolfo dell'1,5% per i combustibili ad uso marittimo, con riferimento all'allegato VI della Convenzione MARPOL e, a decorrere dal 1° luglio 2008, nell'ambito di una seconda fase, dispone di un'ulteriore riduzione allo 0,5% di detto tenore massimo.

Un'ulteriore modifica costituisce l'estensione a tutti i combustibili a uso marittimo, utilizzati nell'ambito della zona di 12 miglia del tenore massimo di zolfo dello 0,2% per i combustibili ad uso marittimo utilizzati nei posti di ormeggio, nei porti intracomunitari e nelle idrovie.

Grazie alla maggiore qualità conseguita tramite i combustibili a basso tenore di zolfo è possibile, da una parte, aumentare il rendimento dei motori e, dall'altra, ridurre i costi di manutenzione. Inoltre si migliorano notevolmente le condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi esposti in continuazione alle emissioni di zolfo e al particolato.

L'obiettivo di ridurre lo zolfo nei combustibili ad uso marittimo può essere conseguito in vari modi. Innanzitutto è possibile produrlo in raffineria tramite miscelatura ovvero utilizzare maggiori quantitativi di greggio a basso tenore di zolfo, tuttavia più caro. Un'ulteriore soluzione consiste nella desolforazione del combustibile che comporta tuttavia maggiori emissioni di CO<sub>2</sub> da parte delle raffinerie. Nel contempo, il combustibile a basso tenore di zolfo risulta più efficiente riducendo le emissioni di CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e particolato delle navi. Pertanto vengono più che compensate le maggiori emissioni delle raffinerie.

Inoltre i combustibili a basso tenore di zolfo consentono l'utilizzo di catalizzatori atti a ridurre di più del 90% le emissioni di protossido di azoto. Oggigiorno, siffatti catalizzatori vengono utilizzati nei cementifici. In Svezia una siffatta tecnica è già impiegata sulle navi.

Ci siamo limitati a citare alcuni esempi di ciò che avverrà, a scadenza ravvicinata, nel settore dei combustibili a basso tenore di zolfo. Non pochi sono i comparti produttivi ed i nuovi posti di lavoro che si creano in questi settori di ricerca per cui la presente modifica della direttiva oltre che un impatto positivo sull'ambiente farà sentire i suoi benefici effetti anche sul mercato del lavoro.

## EMENDAMENTI

La commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione <sup>1</sup>	Emendamenti del Parlamento
Emendamento 1 CONSIDERANDO 4	
(4) I combustibili per uso marittimo ad alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento atmosferico sotto forma di emissioni di anidride solforosa e particolato, che nuocciono alla salute umana e contribuiscono all'acidificazione.	(4) I combustibili per uso marittimo ad alto tenore di zolfo contribuiscono all'inquinamento atmosferico sotto forma di emissioni di anidride solforosa e particolato, che nuocciono alla salute umana, <b><i>agli edifici nonché al patrimonio culturale</i></b> e contribuiscono

<sup>1</sup> GU C 45 del 25.2.2003, pag. 296.

all'acidificazione.

*Motivazione*

*Oltre che compromettere la salute e gli ecosistemi le emissioni di SO<sub>x</sub> fanno sentire i loro effetti anche sulle costruzioni e sul patrimonio culturale dell'Europa. Gli edifici e i monumenti in pietra calcarea e in taluni tipi di arenaria sono particolarmente vulnerabili alle sostanze acide.*

Emendamento 2

CONSIDERANDO 4 bis (nuovo)

***(4 bis) Le emissioni delle navi contribuiscono altresì al riscaldamento terrestre, alla formazione di ozono nonché all'eutrofizzazione.***

*Motivazione*

*Quantomai estese sono le incidenze nefaste ambientali delle emissioni delle navi. Come raccomandato all'emendamento 17 la Commissione dovrebbe ventilare un'integrale norma di qualità per il combustibile contenuto nei serbatoi delle navi ai sensi della direttiva 98/70/CE, presentando all'uopo un apposita direttiva.*

Emendamento 3

CONSIDERANDO 4 ter (nuovo)

***(4 ter) L'articolo 299 del trattato CE impone di tener conto delle caratteristiche particolari delle regioni ultraperiferiche della Comunità. Tali regioni sono i dipartimenti francesi di oltremare, le isole Azzorre, Madera e le Canarie.***

*Motivazione*

*L'emendamento si spiega da sé. Le stesse considerazioni sono state fatte nel contesto di direttive analoghe, come la direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel.*

Emendamento 4

CONSIDERANDO 4 quater (nuovo)

***(4 quater) Le emissioni delle navi dovrebbero rientrare nella sfera di***

**applicazione della direttiva 2001/81/CE  
relativa ai limiti nazionali di emissione di  
taluni inquinanti atmosferici <sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> **GU L 309 del 27.11.2001, pagg. 22-30**

*Motivazione*

*Attualmente nell'ambito della succitata direttiva figurano nel novero delle emissioni nazionali soltanto le emissioni di navi che navigano nelle acque territoriali (all'interno della zona di 12 miglia) e le navi della navigazione interna. Stante il cospicuo volume delle emissioni delle navi rispetto a quelle di origine terrestre, sarebbe opportuno che la Commissione esaminasse le modalità di adeguato inserimento nella direttiva 2001/81/CE delle altre emissioni provenienti dalle navi.*

Emendamento 5

CONSIDERANDO 4 quinquies (nuovo)

***(4 quinquies) Gli uomini e la natura nelle  
vicinanze delle coste e dei porti sono  
particolarmente colpiti dalle nocività  
causate dalle navi che utilizzano  
combustibili ad elevato tenore di zolfo.  
Pertanto si rendono necessari appositi  
provvedimenti.***

*Motivazione*

*Soprattutto nelle zone portuarie e costiere si registra una quanto mai elevata concentrazione di particolato e ciò perché le navi sostano per lo più nelle immediate vicinanze delle coste. Circa il 25% di esse incrociano nella zona di 200 miglia e il 40-60% delle navi sono agli ormeggi nei porti. Il 5-30% delle emissioni registrate nelle regioni costiere sono imputabili alla navigazione marittima. Nella costa meridionale svedese i gas di scarico dei traghetti causano fino all'80% delle emissioni complessive di NO<sub>x</sub> e SO<sub>x</sub>. Previsioni per il 2010 fanno ascendere al 75% delle emissioni di origine terrestre il volume complessivo delle emissioni di anidride solforosa causate dai traffici marittimi.*

Emendamento 6

CONSIDERANDO 4 sexies (nuovo)

***(5 sexies) Navi azionate con combustibili  
a basso tenore di zolfo presentano  
vantaggi in termini di funzionamento e di  
costi di manutenzione.***

### Motivazione

*In Svezia fino all'80% delle navi utilizzano combustibili a basso tenore di zolfo e non poche di esse sono munite di catalizzatori che riducono del 90-95% le emissioni di NO<sub>x</sub>. I combustibili a basso tenore di zolfo costano circa 30-40 euro in più alla tonnellata rispetto ai normali combustibili però i maggiori costi vengono compensati dal migliore rendimento dei motori e dai minori costi di manutenzione.*

### Emendamento 7

CONSIDERANDO 4 septies (nuovo)

***(4 septies) Le nuove tecnologie, specie nel settore degli scarichi gassosi (per esempio catalizzatori SCR) richiedono combustibili a basso tenore di zolfo.***

### Motivazione

*Oltreché per motivi ambientali l'introduzione di un tenore massimo di zolfo per i combustibili a uso marittimo risulta assolutamente necessario anche perché comporta nuovi progetti di ricerca, con specifico riferimento alla tecnologia dei motori e al settore dei gas di scarico, che richiedono entrambi combustibili a basso tenore di zolfo. Per esempio un catalizzatore, SCR che funziona a combustibile a basso tenore di zolfo può filtrare fino a 90% di protossido di azoto.*

### Emendamento 8

CONSIDERANDO 7

(7) Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO ha adottato linee guida per il campionamento dell'olio combustibile al fine di determinarne la conformità alle disposizioni dell'allegato VI della convenzione MARPOL.

(7) Il Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO ha adottato linee guida per il campionamento dell'olio combustibile al fine di determinarne la conformità alle disposizioni dell'allegato VI della convenzione MARPOL.

***L'attuazione della direttiva rende necessaria l'introduzione al livello dell'UE di una procedura uniforme di campionatura e sanzioni in caso di mancata osservanza.***

### Motivazione

*Negli oli combustibili pesanti sono già state riscontrate sostanze di scarto come l'olio usato. (Inoltre non mancano gli indizi che fanno supporre la presenza, in detti oli combustibili*

*pesanti, di sostanze di gran lunga più pericolose). Una siffatta contaminazione di detti oli combustibili costituisce un'ulteriore fonte di inquinamento atmosferico da parte delle navi marittime. Il controllo dei combustibili ad uso marittimo e il prelievo di campioni costituiscono pertanto fattori decisivi per il contenimento dell'inquinamento atmosferico.*

Emendamento 9  
CONSIDERANDO 8 bis (nuovo)

***(8 bis) Stante la globalità dei trasporti marittimi occorrerebbe comunque reperire con tenacia soluzioni internazionali. La Commissione e gli Stati membri debbono con maggiore energia portare avanti e promuovere il recepimento delle disposizioni della presente direttiva nel quadro dell'IMO. La Commissione dovrebbe altresì vagliare l'opportunità di inserire ulteriori zone marittime intracomunitarie nell'allegato VI della Convenzione MARPOL, quali zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub>.***

*Motivazione*

*Le norme vigenti a livello internazionale dovrebbero prevalere e le disposizioni proposte per il testo della direttiva dovrebbero pertanto fungere anche da mandato per la Commissione e gli Stati membri affinché si adoperino a favore del recepimento delle stesse norme nel quadro dell'IMO.*

Emendamento 10  
ARTICOLO 1, PUNTO 5  
Articolo 4 bis, titolo (direttiva 1999/32/CE)

Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> e dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti della Comunità europea

Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> e dalle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti della Comunità europea ***(Prima fase)***

*Motivazione*

*La fissazione di un tenore massimo di zolfo per i combustibili ad uso marittimo dovrebbe svolgersi in due fasi. In una prima fase vi è un allineamento sulla Convenzione MARPOL e il*

*tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo viene fissato a 1,5%. Nella seconda fase questo tenore massimo viene ridotto allo 0,5% a decorrere dal luglio 2008. La modifica del titolo evidenzia quanto sopra.*

Emendamento 11  
ARTICOLO 1, PUNTO 5  
Articolo 4 bis, paragrafo 4 (direttiva 1999/32/CE)

4. Dodici mesi dopo l'entrata in vigore dell'allegato VI della convenzione MARPOL, gli Stati membri impongono come condizione per l'ingresso delle navi nei porti comunitari la corretta tenuta dei giornali di bordo, comprese le indicazioni relative alle operazioni di sostituzione del combustibile.

4. Dodici mesi dopo l'entrata in vigore dell'allegato VI della convenzione MARPOL, **o a decorrere dal [...\*]** gli Stati membri impongono come condizione per l'ingresso delle navi nei porti comunitari la corretta tenuta dei giornali di bordo, comprese le indicazioni relative alle operazioni di sostituzione del combustibile.

**\* 12 mesi dopo l'entrata in vigore della direttiva.**

*Motivazione*

*I requisiti concordati nell'ambito dell'IMO sono più che noti agli operatori marittimi e non vi è alcun motivo di ritardare la loro entrata in vigore nelle acque comunitarie anche se dovesse subire ritardi l'entrata in vigore dell'allegato VI della Convenzione MARPOL.*

Emendamento 12  
ARTICOLO 1, PUNTO 5  
Articolo 4 bis, paragrafo 5 (direttiva 1999/32/CE)

5. Gli Stati membri provvedono affinché dodici mesi dopo l'entrata in vigore dell'allegato VI della convenzione MARPOL, o a decorrere dal [...\*], se precedente, il tenore di zolfo di tutti i combustibili per uso marittimo venduti nel loro territorio sia indicato dal fornitore sul bollettino di consegna del combustibile, accompagnato da un campione sigillato.

5. Gli Stati membri provvedono affinché dodici mesi dopo l'entrata in vigore dell'allegato VI della convenzione MARPOL, o a decorrere dal [...\*], se precedente, il tenore di zolfo di tutti i combustibili per uso marittimo venduti nel loro territorio sia indicato dal fornitore sul bollettino di consegna - **firmato da una persona competente della nave rifornita** - del combustibile, accompagnato da un campione sigillato.

\* 12 mesi dopo l'entrata in vigore della direttiva.

\* 12 mesi dopo l'entrata in vigore della direttiva.

*Motivazione*

*Un'efficacia sorveglianza riveste importanza decisiva ai fini dell'attuazione della direttiva. Il punto debole in sede di prelevamento del campione è costituito dalla credibilità dello stesso. Per essere sicuri che il campione del fornitore contenga lo stesso combustibile fornito è decisivo che una persona competente per la nave rifornita assista al riempimento del campione e ne confermi l'autenticità con la sua firma.*

Emendamento 13

ARTICOLO 1, PUNTO 5

Articolo 4 bis, paragrafo 6 bis (direttiva 1999/32/CE)

***6 bis. In deroga al paragrafo 6, potrà essere autorizzata la commercializzazione di combustibile diesel per uso marittimo con un contenuto di zolfo superiore all'1,5% in massa nelle regioni ultraperiferiche della Comunità, secondo la definizione di cui all'articolo 299 del trattato CE, sempre che gli Stati membri garantiscano che in tali regioni si rispettino le norme di qualità dell'aria.***

*Motivazione*

*Esiste, nelle regioni ultraperiferiche, un mercato per la vendita di combustibili con un contenuto di zolfo superiore, mercato che non deve essere danneggiato dalla direttiva. Una cosa è impedire che si utilizzino taluni combustibili nelle zone di controllo delle emissioni di SOx e un'altra cosa, ben diversa, è impedire la commercializzazione nelle regioni lontane. Inoltre, le caratteristiche del traffico marittimo nelle regioni ultraperiferiche sono differenti, per cui il divieto di commercializzazione di taluni combustibili marittimi potrebbe arrecare grave pregiudizio alle entrate economiche locali. Si tratta essenzialmente di flotte di pescherecci di paesi terzi che fanno rifornimento di carburante in tali porti senza avere come destinazione successiva alcun porto del continente europeo.*

Emendamento 14

ARTICOLO 1, PUNTO 5 BIS (NUOVO)

Articolo 4 bis, bis) (nuovo) (direttiva 1999/32/CE)

***5 BIS) È aggiunto il seguente articolo 4 bis bis):***

***Articolo 4 bis bis)***

***Tenore massimo di zolfo dei combustibili per uso marittimo utilizzati nella***



*Comunità europea (seconda fase)*

*1. Gli Stati membri rivieraschi delle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub> prendono tutte le misure necessarie affinché, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento ricomprese nelle zone di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub>, non siano usati combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi lo 0,5% in massa. La disposizione di cui sopra si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno della Comunità.*

*2. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché a decorrere dal 1° luglio 2008 le navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso qualsiasi porto comunitario non impieghino combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi l'0,5% in massa. La disposizione di cui sopra si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera.*

*3. La Commissione, tenendo conto delle linee guida dell'Organizzazione marittima internazionale sui sistemi di depurazione dei gas di scarico ed altre tecnologie finalizzate alla riduzione delle emissioni di SO<sub>x</sub> nonché delle incidenze di dette tecnologie sull'ambiente ivi compreso l'ambiente marino, esamina se e quali misure di riduzione possano fungere da alternativa all'utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo pari a 0,5%, sempreché esistano sistemi di sorveglianza atti a garantire riduzioni di pari volume delle emissioni e, se del caso, presenta proposte a norma dell'articolo 9 bis.*

*4. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché, a decorrere dal 1° luglio 2008, non siano usati nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone esterne a quelle di controllo delle emissioni di SO<sub>x</sub>*

*combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi l'1,5% in massa. La disposizione di cui sopra si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera, comprese le navi provenienti dall'esterno della Comunità.*

*5. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché, a decorrere dal 1° luglio 2008, in tutti i porti della Comunità siano disponibili in sufficienti quantitativi, combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo non superi lo 0,5% in massa.*

#### *Motivazione*

*Gli effetti nocivi degli inquinanti atmosferici NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, VOC, NH<sub>3</sub>, ozono e particolato e/o i loro prodotti secondari si fanno sentire al di là delle frontiere ossia si propagano per centinaia e persino migliaia di chilometri. Per questo motivo i provvedimenti di riduzione di emissioni di SO<sub>2</sub> debbono abbracciare un'area oltremodo estesa e quantomeno tutto il territorio dell'UE. I più severi valori limite proposti per l'Europa settentrionale e le zone di controllo sono riconducibili al fatto che nell'Europa settentrionale risultano più acuti taluni problemi connessi con l'inquinamento da zolfo (per es. l'acidificazione).*

*Le emissioni di SO<sub>2</sub> comportano peraltro ulteriori problemi sanitari ed ambientali riscontrabili praticamente in tutta Europa con maggiore o minore gravità.*

#### Emendamento 15

##### ARTICOLO 1, PUNTO 6 (NUOVO)

Articolo 4 ter, paragrafo 1, introduzione (direttiva 1999/32/CE)

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché le navi circolanti nelle vie navigabili interne o ormeggiate nei porti comunitari non utilizzino combustibili per uso marittimo:

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché le navi circolanti nelle vie navigabili interne, **nelle acque territoriali dell'UE entro la zona di 12 miglia** o ormeggiate nei porti comunitari non utilizzino combustibili per uso marittimo:

#### *Motivazione*

*La quota di anidride solforosa e particolato ad opera delle navi risulta particolarmente elevata nelle regioni costiere e nelle aree portuali. Onde tutelare effettivamente le coste, le proposte misure protettive dovrebbero estendersi alla zona di 12 miglia.*

Emendamento 16  
ARTICOLO 1, PUNTO 6  
Articolo 4 ter, paragrafo 2 bis (nuovo) (direttiva 1999/32/CE)

***2 bis. Per i combustibili utilizzati nelle caldaie delle navi cisterna per la produzione del vapore necessario al funzionamento delle pompe di scarico, i paragrafi 1 e 2 del presente articolo si applicano a partire dal 2010.***

*Motivazione*

*Per tener conto delle considerazioni in materia di sicurezza relative all'impiego di combustibili con un limitato contenuto di zolfo nelle caldaie normalmente concepite per utilizzare olio combustibile, si propone, per questa utilizzazione particolare, un periodo di transizione fino al 2010, onde accordare tempo sufficiente per un'adeguata riconversione.*

Emendamento 17  
ARTICOLO 1, PUNTO 6 BIS (NUOVO)  
Articolo 6, titolo (direttiva 1999/32/CE)

***campionamento e analisi***

***6 bis. Titolo, è sostituito dal seguente testo:***

***Controlli e sanzioni***

*Motivazione*

*In corrispondenza del contenuto dell'articolo occorre modificare il titolo.*

Emendamento 18  
ARTICOLO 1, PUNTO 7, LETTERA A  
Articolo 6, paragrafo 1 bis, comma 3 (direttiva 1999/32/CE)

Il campionamento inizia ***entro sei mesi*** dalla data di entrata in vigore del limite relativo al tenore massimo di zolfo del combustibile in questione. Esso è effettuato con frequenza sufficiente e in quantità sufficienti, e secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato e al combustibile utilizzato dalle navi nelle zone marittime, nei porti e nelle vie

Il campionamento inizia ***a decorrere*** dalla data di entrata in vigore del limite relativo al tenore massimo di zolfo del combustibile in questione. Esso è effettuato con frequenza sufficiente e in quantità sufficienti, e secondo modalità che assicurino la rappresentatività dei campioni rispetto al combustibile esaminato e al combustibile utilizzato dalle navi nelle zone marittime, nei porti e nelle vie

navigabili interne della Comunità."

navigabili interne della Comunità."

***Dovrebbe essere verificato almeno il 50% dei campioni.***

*Motivazione*

*Un controllo efficace riveste una decisiva rilevanza ai fini dell'attuazione della direttiva. La credibilità dei campioni dipende dalle regolarità con si effettuano le verifiche. Gli orientamenti IMO esigono una frequenza di campionamento del 25-35% (MEPC 1998). Un tasso di analisi superiore al 50% minimizzerebbe notevolmente il rischio di trasgressioni.*

Emendamento 19

ARTICOLO 1, PUNTO 7 BIS, LETTERA A

Articolo 6, paragrafo 1 bis, comma 3 bis (nuovo) (direttiva 1999/32/CE)

***7 bis. Articolo 6, paragrafo 1 bis, comma 3 bis (nuovo) è sostituito con il seguente testo:***

***Gli Stati membri emanano disposizioni su efficaci sanzioni da comminare in caso di violazioni delle disposizioni relative al controllo e al campionamento e adottano tutti i provvedimenti necessari affinché dette sanzioni siano applicate in modo da avere un effetto dissuasivo.***

*Motivazione*

*Le sanzioni devono essere sufficientemente dissuasive per non invogliare a compiere frodi inerenti al campionamento.*

Emendamento 20

ARTICOLO 1, PUNTO 8

Articolo 7, paragrafo 2 (direttiva 1999/32/CE)

2. Sulla base, fra l'altro, delle relazioni annuali ***presentate a norma del paragrafo 1*** e delle tendenze relative alla qualità dell'aria e all'acidificazione, entro il 31 dicembre 2010 la Commissione presenta un rapporto al Parlamento europeo e al Consiglio. Insieme al rapporto la Commissione può presentare proposte di revisione della presente direttiva, in

2. Sulla base, fra l'altro, delle relazioni annuali e delle tendenze relative ***soprattutto*** alla qualità dell'aria, ***all'emissione di particolato, e all'acidificazione e al danneggiamento degli edifici e del patrimonio culturale,*** entro il 31 dicembre 2010 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio un rapporto ***corredato da***

particolare dei valori limite stabiliti per ciascuna categoria di combustibile *e delle zone marittime comunitarie in cui è obbligatorio l'uso di combustibili a basso tenore di zolfo*".

proposte di revisione della presente direttiva. *La revisione comprende proposte sia di modifica dei valori limite stabiliti per ciascuna categoria di combustibile sia di riduzione di ulteriori emissioni di inquinanti atmosferici ad opera delle navi marittime ivi comprese le specificazioni integrali per i combustibili per uso marittimo in ossequio alla direttiva 98/70/CE. Al riguardo vanno in particolar modo considerati i minori costi riconducibili al ridotto tenore di zolfo nei combustibili per usi marittimi, le necessità di nuove tecnologie per i motori nonché la riduzione dei costi inerenti ai danni ambientali. La Commissione presenta altresì al Parlamento europeo e al Consiglio un rapporto sulle attività tese ad inserire nella Convenzione MARPOL le disposizioni della presente direttiva.*

#### *Motivazione*

*Stanti le svariate incidenze e interazioni fra i vari parametri di qualità dei combustibili, la Commissione dovrebbe svolgere attività di ricerca e presentare una proposta per una completa norma di qualità per gli oli combustibili pesanti, in linea con la direttiva 98/70/CE.*

#### Emendamento 21

##### ARTICOLO 1, PUNTO 8

Articolo 7, paragrafo 3 (direttiva 1999/32/CE)

*Tenendo conto delle eventuali linee guida IMO sui sistemi di depurazione dei gas di scarico e sulle altre tecnologie per limitare le emissioni di SOx, nonché degli effetti di queste tecnologie sull'ambiente, ed in particolare sull'ambiente marino, la Commissione esamina la possibilità di ricorrere a metodi di riduzione delle emissioni alternativi all'uso di combustibili a basso tenore di zolfo prescritto dagli articoli 4 bis e 4 ter, e ove opportuno presenta una proposta in merito."*

*soppresso*

### *Motivazione*

*Questa disposizione è stata conglobata all'articolo 4 bis bis), paragrafo 3 (cfr. emendamento 14). Visto che le linee guida IMO debbono essere ancora approvate, la Commissione dovrebbe esaminare se siffatte metodiche possono fungere da alternativa ai combustibili con tenore di zolfo pari allo 0,5%.*

19 marzo 2003

## **PARERE DELLA COMMISSIONE PER LA POLITICA REGIONALE, I TRASPORTI E IL TURISMO**

destinato alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 99/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (COM(2002) 595 – C5-0558/2002 – 2002/0259(COD))

Relatore per parere: Emmanouil Bakopoulos

### **PROCEDURA**

Nella riunione del 21 gennaio 2003 la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo ha nominato relatore per parere Emmanouil Bakopoulos.

Nelle riunioni del 18 febbraio 2003 e 19 marzo 2003 ha esaminato il progetto di parere.

Nell'ultima riunione indicata ha approvato gli emendamenti in appresso con 31 voti favorevoli, 16 contrari e 1 astensione.

Erano presenti al momento della votazione Luciano Caveri (presidente), Rijk van Dam (vicepresidente), Gilles Savary (vicepresidente), Emmanouil Bakopoulos (relatore per parere), Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo, Christine de Veyrac, Jan Dhaene, Den Dover (in sostituzione di James Nicholson), Garrelt Duin, Alain Esclopé, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (in sostituzione di Sérgio Marques), Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Roger Helmer (in sostituzione di José Javier Pomés Ruiz), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Francesco Musotto, Camilo Nogueira Román, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Giovanni Pittella (in sostituzione di Joaquim Vairinhos), Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ari Vatanen, Herman Vermeer, Mark Francis Watts e Brigitte Wenzel-Perillo (in sostituzione di Dana Rosemary Scallon).

## BREVE GIUSTIFICAZIONE

### Introduzione

La direttiva che viene proposta è volta a modificare la direttiva 1999/32/CE, che fra le altre cose stabilisce il tenore massimo di zolfo del gasolio e del combustibile diesel per uso marittimo impiegati dalle navi nelle vie navigabili interne e nelle acque territoriali dell'UE. A livello internazionale lo strumento pertinente è l'allegato VI della convenzione Marpol dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). Tale strumento designa zone di controllo (SECA: *Sulfur Emission Control Areas*) in cui le emissioni di anidride solforosa delle navi devono avere un tenore di zolfo non superiore all'1,5%. Attualmente le aree designate SECA sono il Mar Baltico, il Mare del Nord e il Canale della Manica. L'allegato VI della convenzione Marpol è stato adottato da una conferenza diplomatica ma non è ancora stato ratificato da un numero di membri dell'IMO sufficiente a farlo entrare in vigore.

Attualmente non esiste alcun limite per il tenore di zolfo dell'olio combustibile pesante per uso marittimo.

### La proposta di direttiva

La direttiva che viene proposta comporta cinque elementi principali.

Introduce un tenore massimo di zolfo dell'1,5% per i combustibili utilizzati da tutte le navi marittime nel Mar Baltico, nel Mare del Nord e nel Canale della Manica, anticipando così l'entrata in vigore dell'allegato VI Marpol.

Stabilisce, a partire dal luglio 2007, un tenore massimo di zolfo dell'1,5% per i combustibili per uso marittimo utilizzati dalla navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso porti comunitari.

Fissa un tenore massimo di zolfo dello 0,2% per i combustibili per uso marittimo utilizzati dalle navi nelle vie navigabili interne o quando sono ormeggiate nei porti comunitari.

Proibisce la vendita di combustibili diesel per uso marittimo con tenore di zolfo superiore all'1,5% e quella di gasolio per uso marittimo con tenore di zolfo superiore allo 0,2% (0,1% a partire dal 2008).

Sopprime le deroghe esistenti a favore della Grecia e dei territori d'oltremare per quanto riguarda il tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo.

### Osservazioni del relatore



Si tratta di una direttiva che apporta ampie modifiche alle norme esistenti, con una serie di conseguenze specifiche e diverse. La proposta di limitare le emissioni di zolfo nel Mare del Nord e nel Mar Baltico nonché nel Canale della Manica è comprensibile alla luce del ritardo nella ratifica dell'allegato VI Marpol. Ma questa ed altre disposizioni non devono determinare un allentamento dell'impegno dell'UE e dei suoi Stati membri volto ad ottenere la ratifica di tale allegato e in generale a cercare di assicurare che le norme sulle emissioni e i requisiti relativi al contenuto dei combustibili per uso marittimo siano armonizzati a livello globale attraverso l'IMO e i suoi pertinenti strumenti. La navigazione, è bene ricordarlo, attraversa i confini regionali.

A certe condizioni, la disposizione relativa al tenore di zolfo nel combustibile delle navi passeggeri che effettuano servizi di linea da e verso porti comunitari è accettabile, ma richiede un chiarimento. Si assume che essa si applichi solo ai traghetti.

La proposta di limitare allo 0,2% il tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo destinati alle navi che utilizzano le vie navigabili interne o che sono all'ormeggio in un porto solleva problemi. Le navi avrebbero difficoltà a passare dall'una all'altra qualità di combustibile, come richiederebbe questa disposizione, e l'operazione potrebbe comportare dei ritardi durante i quali verrà bruciato del combustibile pesante o dell'olio combustibile pesante con tenore di zolfo prossimo al 3%. Se il livello richiesto fosse portato all'1,5% si avrebbe una riduzione dei particolati primari emessi e nel contempo si favorirebbe una maggiore disponibilità di olio combustibile pesante con tenore 1,5%, che è quello richiesto nelle SECA. Il vostro relatore proporrà forse un emendamento in questo campo per superare le difficoltà tecniche legate al rifornimento, al cambiamento di combustibile e ai ritardi che il rispetto di questa disposizione comporterebbe.

Il divieto della vendita di combustibile diesel per uso marittimo (con tenore di zolfo superiore all'1,5%) e di gasolio per uso marittimo (con tenore di zolfo superiore allo 0,2%) è coerente nei termini della direttiva di modifica. Il vostro relatore è cosciente del fatto che questa disposizione richiede un adeguamento del mercato, ma ritiene che i termini del progetto di direttiva incoraggeranno tale adeguamento e contribuiranno a garantire la disponibilità di sufficienti quantitativi delle necessarie categorie di combustibili per uso marittimo sul mercato europeo. Ciò è essenziale se si vuole che la misura proposta sia effettivamente attuata.

### **Osservazioni conclusive**

Alla luce di quanto precede il vostro relatore propone per ora un numero limitato di emendamenti, di natura prevalentemente tecnica, che lasciano intatta la sostanza della proposta della Commissione. Tuttavia, dopo aver consultato membri di questa commissione e la Commissione europea, si riserva di presentare uno o più ulteriori emendamenti, in particolare in relazione ai problemi legati al tenore di zolfo nel combustibile per uso marittimo utilizzato dalle navi ormeggiate nei porti.

## EMENDAMENTI

La commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo invita la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Testo della Commissione <sup>1</sup>

Emendamenti del Parlamento

### Emendamento 1

ARTICOLO 1, PUNTO 2, LETTERA c)

Articolo 2, punto 3g bis) (nuovo) (direttiva 1999/32/CE)

***3g bis) via navigabile interna: una via o un fiume navigabile, non dipendente dalle maree, che nel suo movimento o nel suo ambiente non è influenzata/o in alcun modo dai mari o dagli oceani.***

### Motivazione

*Definizione più chiara di cosa si intende per "via navigabile interna".*

### Emendamento 2

ARTICOLO 1, PUNTO 2, LETTERA c)

Articolo 2, punto 3h) (direttiva 1999/32/CE)

3h) nave ormeggiata: nave ***ferma in un porto*** per le operazioni di carico *e* scarico *e lo stazionamento (hotelling)*.”

3h) nave ormeggiata: nave ***stabilmente ormeggiata lungo la banchina o il molo ad essa assegnata/o*** per le operazioni di carico *o* scarico, ***a prescindere dal fatto che stia effettuando o meno tali operazioni.***”

### Motivazione

*Definizione più chiara di cosa si intende per "ormeggiata".*

### Emendamento 3

ARTICOLO 1, PUNTO 5

Articolo 4 bis, paragrafo 2 (direttiva 1999/32/CE)

2. Gli Stati membri prendono tutte le

2. Gli Stati membri prendono tutte le

<sup>1</sup> GU C 45 E del 25.2.2003, pag. 277.

misure necessarie affinché a decorrere dal 1° luglio 2007 le navi passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso qualsiasi porto comunitario non impieghino combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi l'1,5% in massa. La disposizione di cui sopra si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera.

misure necessarie affinché a decorrere dal 1° luglio 2007 le navi passeggeri che effettuano servizi **di traghetto** di linea da o verso qualsiasi porto comunitario non impieghino combustibili per uso marittimo il cui tenore di zolfo superi l'1,5% in massa. La disposizione di cui sopra si applica alle navi battenti qualsiasi bandiera.

#### *Motivazione*

*L'emendamento chiarisce che la disposizione riguarda i servizi di traghetto.*

#### Emendamento 4

#### ARTICOLO 1, PUNTO 6

#### Articolo 4 ter, paragrafo 1 (direttiva 1999/32/CE)

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché le navi circolanti nelle vie navigabili interne o ormeggiate nei porti comunitari non utilizzino combustibili per uso marittimo:

- con tenore di zolfo superiore **allo 0,20%** in massa, dal [...\*];

- **con tenore di zolfo superiore allo 0,10% in massa, dal 1° gennaio 2008.**

1. Gli Stati membri prendono tutte le misure necessarie affinché le navi circolanti nelle vie navigabili interne o ormeggiate nei porti comunitari non utilizzino combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore **all'1,5%** in massa, dal [...\*].

#### *Motivazione*

*Accettando quale norma a questo riguardo un tenore massimo dell'1,5% si stimolerà il mercato a fornire combustibile all'1,5% di zolfo, che è la norma proposta anche per i servizi passeggeri e di traghetto. L'impatto ambientale della riduzione allo 0,2% è stato sopravvalutato, mentre ne è stato sottovalutato l'impatto economico.*

#### Emendamento 5

#### ARTICOLO 1, PUNTO 8

Articolo 7, paragrafo 3 (direttiva 1999/32/CE)

3. Tenendo conto delle eventuali linee guida IMO sui sistemi di depurazione dei gas di scarico e sulle altre tecnologie per limitare le emissioni di SO<sub>x</sub>, nonché degli effetti di queste tecnologie sull'ambiente, ed in particolare sull'ambiente marino, la Commissione esamina **la possibilità di ricorrere a** metodi di riduzione delle emissioni **alternativi** all'uso di combustibili a basso tenore di zolfo prescritto dagli articoli 4 bis e 4 ter, e ove opportuno presenta una proposta in merito.”

3. Tenendo conto delle eventuali linee guida IMO sui sistemi di depurazione dei gas di scarico e sulle altre tecnologie per limitare le emissioni di SO<sub>x</sub>, nonché degli effetti di queste tecnologie sull'ambiente, ed in particolare sull'ambiente marino, la Commissione esamina metodi **alternativi** di riduzione delle emissioni, **quali il lavaggio (scrubbing) e lo scambio di diritti di emissione, che potrebbero essere ammessi in alternativa** all'uso di combustibili a basso tenore di zolfo prescritto dagli articoli 4 bis e 4 ter, e ove opportuno presenta una proposta in merito.”

*Motivazione*

*Rende esplicite alcune alternative.*