

Strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi

Risoluzione del Parlamento europeo del 26 marzo 2009 su una strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi

Il Parlamento europeo,

- visto il Libro verde della Commissione del 22 maggio 2007 - Per una migliore demolizione delle navi (COM(2007)0269), adottato dalla Commissione,
 - vista la propria risoluzione del 21 maggio 2008 sul Libro verde su una migliore demolizione delle navi¹,
 - vista la comunicazione della Commissione del 19 novembre 2008 su Una strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi (COM(2008)0767),
 - visti gli articoli 2 e 6 del trattato CE, che prevedono che le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente debbano essere integrate nei vari settori della politica comunitaria al fine di promuovere lo sviluppo ecologicamente sostenibile dell'attività economica,
 - visto l'articolo 175 del trattato CE,
 - vista la convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento ("convenzione di Basilea"), approvata dalle Nazioni Unite il 22 marzo 1989 quale quadro per la regolamentazione delle spedizioni internazionali di rifiuti pericolosi,
 - visto il regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti² (regolamento sulle spedizioni di rifiuti),
 - vista la conferenza diplomatica che sarà organizzata dall'Organizzazione marittima internazionale (OMI) nel maggio 2009 sulla convenzione per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente (convenzione sul riciclaggio delle navi),
 - visto l'articolo 108, paragrafo 5, del suo regolamento,
- A. considerando che vi è il serio timore che, senza un'urgente azione di regolamentazione a livello dell'Unione europea, peggiorino ulteriormente le condizioni nelle quali si svolge la demolizione delle navi in Asia meridionale, che sono distruttive per l'ambiente e degradanti per l'uomo,
- B. considerando che la convenzione di Basilea (in seguito all'approvazione del Consiglio europeo) riconosce che una nave può diventare un rifiuto; che tuttavia essa può al contempo rispondere alla definizione di nave ai sensi di altre norme internazionali, in quanto attualmente la maggioranza degli armatori non comunica alle autorità la propria intenzione di procedere allo smaltimento delle loro navi; che pertanto gli armatori dovrebbero

¹ Testi approvati, P6_TA(2008)0222.

² GU L 190 del 12.7.2006, pag. 1.

contribuire ad assicurare la comunicazione di informazioni in merito alla loro intenzione di smaltire le navi nonché eventuali materiali pericolosi presenti a bordo delle stesse,

- C. considerando che il regolamento sulle spedizioni di rifiuti continua ad essere sistematicamente ignorato, e considerando che è riconosciuto che la responsabilità e il ruolo degli Stati delle bandiere di comodo sono un importante ostacolo alla lotta contro le esportazioni illegali di rifiuti tossici,
- D. considerando che il numero di navi dismesse a seguito dell'eliminazione graduale delle petroliere a scafo unico a livello mondiale e l'accumularsi di navi vetuste che sono attualmente ritirate dal mercato, in parte a causa della recessione, determineranno un'espansione incontrollata di impianti non conformi alle norme in Asia meridionale, che si estenderà anche ai paesi della regione africana se l'Unione europea non adotterà provvedimenti immediati e concreti,
- E. considerando che la demolizione delle navi con il cosiddetto metodo dell'"arenamento", mediante il quale le navi vengono fatte incagliare su una secca scoperta a bassa marea, è condannato a livello internazionale poiché non garantisce la sicurezza dei lavoratori e non fornisce un'adeguata protezione dell'ambiente marino dalle sostanze inquinanti presenti nelle navi,
 - 1. osserva che la summenzionata risoluzione del Parlamento, e le opinioni in essa espresse, sono tuttora valide e sottolinea che tali opinioni dovrebbero essere rispecchiate il più possibile nella convenzione sul riciclaggio delle navi che dovrebbe essere adottata nel maggio 2009;
 - 2. richiama l'attenzione sulla necessità di trattare il riciclaggio come parte integrante del ciclo di vita delle navi, tenendo conto delle esigenze ad esso connesse nella fase di progettazione per la costruzione e l'armamento della nave;
 - 3. osserva che le navi da rottamare dovrebbero essere considerate rifiuti pericolosi a causa delle molte sostanze pericolose in esse contenute e, come tali, dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione della convenzione di Basilea;
 - 4. giudica favorevolmente la strategia dell'Unione europea per una migliore demolizione delle navi; sottolinea tuttavia che la Commissione deve andare rapidamente oltre gli studi di fattibilità e intraprendere pienamente un'azione che garantisca l'effettiva applicazione del regolamento sulle spedizioni di rifiuti; chiede a tale riguardo maggior rigore nei controlli e nel monitoraggio da parte delle autorità portuali nazionali, e invita la Commissione a presentare orientamenti in materia;
 - 5. sottolinea che non c'è tempo da perdere e chiede concrete iniziative di regolamentazione a livello dell'Unione europea che vadano oltre i purtroppo deboli rimedi dell'OMI;
 - 6. chiede che si vieti espressamente l'"arenamento" delle navi da rottamare, e ritiene che qualsiasi assistenza tecnica fornita ai paesi dell'Asia meridionale in un quadro dell'Unione europea debba inoltre essere finalizzata alla graduale eliminazione di questo metodo di demolizione del tutto insostenibile e caratterizzato da gravi pecche;
 - 7. invita la Commissione e gli Stati membri a negoziare condizioni di entrata in vigore che garantiscano la reale applicabilità della convenzione sul riciclaggio delle navi in tempi molto brevi;
 - 8. esorta gli Stati membri a firmare la convenzione sul riciclaggio delle navi e a ratificarla quanto prima una volta raggiunto un accordo in seno all'OMI;
 - 9. invita la Commissione, gli Stati membri e gli armatori ad applicare senza indugio gli

elementi principali della convenzione sul riciclaggio delle navi, al fine di garantire che le navi che saranno inviate alla demolizione nei prossimi mesi e anni siano effettivamente trattate in modo sicuro e compatibile con l'ambiente;

10. sottolinea che la convenzione sul riciclaggio delle navi, una volta adottata a Hong Kong nel maggio 2009, dovrà essere valutata per quanto riguarda un livello di controllo equivalente a quello previsto dalla convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento, che è integrata nel regolamento europeo sulle spedizioni di rifiuti;
11. sostiene le proposte della Commissione concernenti misure per istituire una certificazione e un controllo indipendenti degli impianti di demolizione delle navi; ritiene che tali misure siano urgentemente necessarie e sottolinea che qualsiasi finanziamento comunitario all'industria navale dovrebbe essere subordinato all'utilizzo, da parte del beneficiario, di tali impianti certificati; valuta positivamente, a tale riguardo, le norme elaborate dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), che vanno nella direzione giusta, ma auspica l'introduzione di ulteriori miglioramenti nel prossimo futuro;
12. invita la Commissione a proporre misure concrete, ad esempio sistemi di etichettatura per impianti di riciclaggio sicuri e puliti, allo scopo di promuovere il trasferimento di competenze e tecnologia per aiutare gli impianti di demolizione dell'Asia meridionale a rispettare le norme internazionali in materia di sicurezza e ambiente, in particolare quelle che saranno stabilite dalla convenzione sul riciclaggio delle navi; ritiene che tale obiettivo debba essere tenuto presente anche nel più ampio quadro della politica di aiuto allo sviluppo dell'Unione europea a favore dei paesi in cui hanno luogo attività di demolizione;
13. incoraggia vivamente un dialogo tra l'Unione europea e i governi dei paesi dell'Asia meridionale impegnati nelle attività di demolizione delle navi sulla questione delle condizioni di lavoro nei cantieri di demolizione, compreso il problema del lavoro minorile;
14. chiede l'introduzione di un meccanismo di finanziamento basato su contributi obbligatori da parte dell'industria navale e in linea con il principio della responsabilità del produttore;
15. esorta la Commissione a stabilire chiaramente che lo Stato responsabile è quello alla cui giurisdizione sono soggetti i proprietari dei rifiuti;
16. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, ai governi e ai parlamenti degli Stati membri, ai governi della Turchia, del Bangladesh, della Cina, del Pakistan e dell'India e all'OMI.