

CONCLUSIONI DEL CONSIGLIO**del 22 dicembre 2003****Strategia dell'Unione europea per ridurre le emissioni atmosferiche delle navi marittime**

(2004/C 8/03)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

SO₂, NO₂, PM10 e ozono nell'aria ambiente entro la data o le date previste da dette direttive;

1. RICONOSCENDO che l'inquinamento atmosferico a livello locale, regionale e globale costituisce una delle maggiori minacce per la salute umana e l'ambiente;
2. RICONOSCENDO ALTRESÌ che le emissioni atmosferiche delle navi marittime contribuiscono all'acidificazione, all'eutrofizzazione, alla formazione di ozono troposferico e di particolato nonché ai cambiamenti climatici globali ed all'impoverimento dell'ozono stratosferico; RILEVANDO che la legislazione internazionale e la normativa UE non affrontano la questione in modo sufficiente;
3. RICORDANDO che, nel quadro di un nuovo protocollo alla Convenzione MARPOL 73/78, l'Organizzazione marittima internazionale ha adottato nel 1997 un allegato (Allegato VI) contenente norme per ridurre l'inquinamento dell'aria causato dalle navi;
4. RICORDANDO che il protocollo di Kyoto stabilisce che le parti proseguano nella limitazione o nella riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra operando tramite l'Organizzazione marittima internazionale (IMO);
5. RICORDANDO il Programma «Aria pulita per l'Europa», CAFE, stabilito allo scopo di elaborare una strategia tematica sulle principali fonti di inquinamento;
6. RICORDANDO gli obiettivi del sesto programma d'azione ambientale e in particolare il raggiungimento di livelli di qualità dell'aria non pericolosi per la salute umana e l'ambiente e la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra nel settore dei trasporti, segnatamente tramite l'individuazione e l'avvio di azioni specifiche per i trasporti marittimi qualora esse non fossero concordate entro il 2003 nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale;
7. CONSTATA che la Commissione sta proseguendo alacremente i lavori per la definizione di misure intese a promuovere il trasferimento fra modi, tenendo conto dei rispettivi impatti, e CHIEDE che venga migliorata la prestazione ambientale di tutte le modalità di trasporto;
8. TENENDO CONTO del fatto che le direttive 1999/30/CE e 2002/3/CE stabiliscono che vengano elaborati piani o programmi intesi ad assicurare il rispetto dei valori limite di
9. CONSIDERANDO che con la direttiva 2001/81/CE relativa ai limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici la Commissione si impegna a definire un programma di azioni che potrebbero essere invece prese, come appropriato, a livello internazionale o comunitario per ridurre le emissioni provenienti dal trasporto marittimo internazionale;
10. SALUTA CON FAVORE la proposta della Commissione per una strategia mirante a ridurre le emissioni atmosferiche delle navi marittime per proteggere la salute umana e l'ambiente e SOTTOLINEA che la strategia deve essere la forza trainante per politiche internazionali, regionali e locali a lungo termine in questo settore;
11. SOTTOLINEA l'importanza di promuovere azioni internazionali per affrontare efficacemente i problemi ambientali causati dalle emissioni delle navi marittime di ogni bandiera su scala globale; CREDE quindi che debbano essere perseguite soluzioni internazionali collaborando strettamente in sede IMO con le nazioni chiave in campo marittimo e che, a tale proposito, l'adozione dell'allegato VI della Convenzione MARPOL rappresenti un passo fondamentale; SOLLECITA pertanto gli Stati membri dell'UE che non hanno ancora ratificato questo importante strumento internazionale a farlo al più presto per consentirne l'entrata in vigore;
12. RITIENE essenziale rafforzare la considerazione delle posizioni degli Stati membri dell'UE nell'ambito dei negoziati IMO, in particolare per PROMUOVERE, nella fase di revisione dell'allegato VI della Convenzione MARPOL dell'IMO, l'adozione di misure più ambiziose per quanto riguarda un più rigoroso limite massimo generale di zolfo per l'olio combustibile pesante utilizzato dalle navi, e più rigorosi standard di emissione di SO_x per i motori di dette navi;
13. CHIEDE DI PROMUOVERE, nella fase di revisione della Convenzione SOLAS dell'IMO per la salvaguardia della vita umana in mare, la disattivazione, prima del 2008, dei sistemi antincendio ad idrocarburi alogenati a bordo delle navi costruite prima del 1994 e PRENDE ATTO dell'obiettivo che la Commissione si è posta di esaminare l'uso di halon nelle navi mercantili esistenti che operano nelle acque UE;

14. APPOGGIA lo sviluppo di una strategia IMO per limitare le emissioni di gas ad effetto serra delle navi, ivi compreso un piano di lavoro con orizzonte 2005; SOTTOLINEA l'esigenza di migliorare le metodologie di valutazione e comunicazione delle emissioni delle navi e SOLLECITA gli Stati membri e la Commissione a cooperare a livello IMO per assicurare che le metodologie siano migliorate e che la strategia IMO in materia di gas ad effetto serra sia concreta ed ambiziosa; SOTTOLINEA l'importanza di una più stretta cooperazione tra gli esperti dell'UNFCCC, dell'IMO e dell'IPCC;
 15. RICONOSCE che i progressi in sede di IMO dipendono dall'apporto degli Stati membri di tale organizzazione e SOLLECITA pertanto gli Stati membri dell'UE a presentare proposte concrete concernenti norme più rigorose in materia di NO_x nell'ambito dell'allegato VI della Convenzione MARPOL e i diversi aspetti della strategia dell'IMO in materia di gas ad effetto serra;
 16. RICONOSCE l'esigenza di prendere in esame specifiche azioni UE per la riduzione delle emissioni di NO_x e di gas ad effetto serra dei trasporti marittimi; INVITA la Commissione a riflettere sulla presentazione di una proposta riguardante norme più rigorose in materia di NO_x prima della fine del 2006, qualora l'IMO non abbia formulato proposte relative a norme più rigorose entro tale data e INVITA parimenti la Commissione a riferire, nel 2005, in merito a possibili azioni sui gas ad effetto serra emessi dalle navi;
 17. RICONOSCE che non tutti i problemi ambientali sono adeguatamente affrontati a livello internazionale e che, in particolare, il contributo delle navi marittime al problema della concentrazione del particolato e dell'ozono e dei nuovi precursori nell'aria ambiente deve essere ulteriormente studiato e INVITA pertanto la Commissione a includere dette questioni nel quadro del programma CAFE, assicurando che tutte le fonti di emissione siano prese in considerazione attraverso un modello di valutazione integrato che tenga conto dei costi e dei benefici delle possibili misure di riduzione;
 18. SOTTOLINEA la necessità di promuovere lo sviluppo e l'utilizzazione di tecniche di riduzione delle emissioni e l'uso di strumenti basati sul mercato che possano contribuire sostanzialmente alla riduzione delle emissioni; CHIEDE pertanto alla Commissione di continuare a lavorare in tal senso e di elaborare, se opportuno, proposte pertinenti;
 19. SOTTOLINEA altresì la necessità di considerare la dimensione geografica del problema dell'inquinamento dell'aria legato alle navi marittime, individuando le misure più appropriate da adottare al livello opportuno per tenere pienamente conto del principio di sussidiarietà e proporzionalità;
 20. RICORDANDO che la vigente legislazione comunitaria in materia di tenore di zolfo dei combustibili marittimi riguarda soltanto i gasoli, RICONOSCE che vi è la necessità di aggiornare detta legislazione cosicché essa comprenda i combustibili marittimi, nella prospettiva di far fronte ai problemi di acidificazione e qualità dell'aria nell'UE in modo efficiente in termini di costi; SALUTA CON FAVORE i lavori in corso svolti di concerto con il Parlamento europeo sulla proposta di modifica della direttiva 1999/32/CE sul tenore in zolfo dei carburanti marittimi presentata dalla Commissione e CONVIENE di accelerare i progressi su questo tema;
 21. CONVIENE con la proposta della Commissione di valutare ulteriormente l'efficacia in termini di costi di misure intese a regolamentare le emissioni COV causate dal carico delle navi a fronte delle misure già vincolanti per il carico delle navi della navigazione interna previste dalla direttiva 94/63/CE (20 dicembre 1994);
 22. SALUTA CON FAVORE la decisione di coinvolgere rappresentanti degli Stati aderenti e dei paesi candidati nelle consultazioni sulla strategia e nella proposta parallela di modifica della direttiva 1999/32/CE sul tenore in zolfo dei carburanti marittimi.
-