

*Senato della Repubblica*  
*Il Presidente*

Roma,  
Prot. n.

4 NOV. 2011

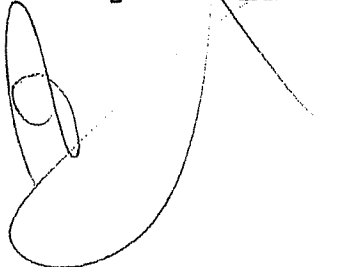
685/UC

Signor Presidente,

mi è gradito inviarLe il testo della risoluzione approvata dalla Commissione Territorio, ambiente, beni ambientali del Senato della Repubblica italiana a conclusione dell'esame della proposta di direttiva del Parlamento e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/32/CE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (COM (2011) 439 definitivo).

Tale risoluzione reca osservazioni in merito alla conformità dell'atto ai principi di sussidiarietà e proporzionalità.

Con i migliori saluti.



Allegato: 1

Signor José Manuel Barroso  
Presidente della Commissione europea

1049 BRUXELLES

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

XVI LEGISLATURA

---

Doc. XVIII  
n. 111

## RISOLUZIONE DELLA 13<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

(Estensore FLUTTERO)

*approvata nella seduta del 20 ottobre 2011*

SULLA

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL  
CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 1999/32/CE RELATIVA  
AL TENORE DI ZOLFO NEI COMBUSTIBILI PER USO MARITTIMO  
(COM (2011) 439 DEFINITIVO)**

*ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento*

---

**Comunicata alla Presidenza il 24 ottobre 2011**

---

**INDICE**

Testo della risoluzione .....	<i>Pag.</i>	3
Parere della 14 <sup>a</sup> Commissione permanente .....	»	5

La Commissione,

esaminata, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, la Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/32/CE relativa al tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo (COM(2011) 439 definitivo);

considerato che essa appare volta a rivedere la direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa al tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo, al fine di allineare la stessa alle norme emanate dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) circa gli *standard* relativi alla composizione dei combustibili e circa i metodi di riduzione delle emissioni inquinanti;

preso atto della necessità di norme più rigide circa il tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo da utilizzare nelle zone richiedenti una protezione ambientale speciale, ossia le zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA), che comprendono il Mar Baltico, il Mare del Nord e il Canale della Manica;

considerata la necessità di estendere le norme antinquinamento sull'utilizzazione di combustibili con alto tenore di zolfo anche a tutte le altre acque territoriali degli Stati membri dell'Unione;

rilevata in particolare la necessità di un'azione coordinata per la tutela dell'ambiente marino tra tutti i Paesi dell'area mediterranea, anche con riferimento all'immediata moratoria per le perforazioni di ricerca e sfruttamento di idrocarburi, alla gestione delle risorse ittiche, ai controlli finalizzati a garantire la pulizia del mare e ai comportamenti dei vettori navali in transito, tematiche tutte che richiedono una rapidità e una collegialità di interventi indispensabili all'ottenimento di risultati concreti e virtuosi nella difesa dell'ambiente marino e della sua biodiversità;

tenuto conto delle proiezioni effettuate dalla Commissione europea nel documento di lavoro SEC(2005) 1133 def., le quali hanno dimostrato che, senza un'ulteriore azione di regolamentazione, la continua crescita delle emissioni inquinanti del settore marino supererà, entro il 2020, il totale di emissioni inquinanti provenienti da tutte le fonti a terra;

ricordato che la Strategia Europa 2020 auspica, tra le altre cose, un'economia europea basata sui principi di ecologia, sostenibilità ambientale ed uso attento delle risorse;

esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

la base giuridica prescelta appare correttamente individuata nell'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione euro-

pea (TFUE), secondo il quale il Parlamento europeo ed il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale europeo e del Comitato delle regioni, decidono in merito alle azioni che devono essere intraprese dall'Unione per realizzare gli obiettivi dell'articolo 191 sulla politica ambientale;

la proposta appare conforme al principio di sussidiarietà in quanto la dimensione globale del trasporto marittimo e l'impatto transfrontaliero dell'inquinamento atmosferico causato dai combustibili contenenti zolfo richiedono la fissazione di disposizioni comuni per tutti gli Stati membri;

la proposta appare, nel suo complesso, conforme anche al principio di proporzionalità in quanto congrua rispetto alle finalità che intende perseguire;

nel merito, si evidenzia come la proposta di direttiva, fissando nuovi limiti relativi al tenore di zolfo nei combustibili ad uso marittimo, sia coerente con l'enunciato dell'articolo 3 del Trattato sull'Unione europea, secondo il quale l'Unione europea si adopera per favorire lo sviluppo sostenibile all'interno del mercato unico anche attraverso un elevato livello di tutela della qualità dell'ambiente e della salute umana;

si apprezza, di conseguenza, il dettato dell'articolo 1, paragrafo 4, della proposta là dove esso aggiunge l'articolo 3-*bis* al testo dell'originaria direttiva 1999/32/CE al fine di garantire che i combustibili per uso marittimo non siano utilizzati o immessi sul mercato negli Stati membri, al di fuori delle citate zone SECA, se il loro tenore di zolfo supera lo *standard* generale del 3,5 per cento, pur ritenendo tale limite poco ambizioso;

analogamente, a fronte del limite previsto per le zone SECA dell'1 per cento fino al 2014 e dello 0,1 per cento a partire dal 2015, si apprezza il dettato dell'articolo 1, paragrafo 6, là dove esso aggiunge il paragrafo 1-*bis* all'articolo 4-*bis* della direttiva 1999/32/CE, in base al quale gli Stati membri vietano, nelle rispettive acque territoriali e zone economiche esclusive, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore in massa al 3,5 per cento a partire dal 1° gennaio 2012, e allo 0,5 per cento, a partire dal 1° gennaio 2020, pur ritenendo il valore del 3,5 per cento poco ambizioso;

si rileva l'opportunità di estendere alle navi ancorate nelle rade l'operatività delle disposizioni relative ai combustibili utilizzabili dalle navi all'ormeggio nei porti comunitari e di consentire agli Stati membri di individuare aree sensibili dal punto di vista ambientale nelle quali si applicano le medesime disposizioni sui combustibili utilizzabili dalle navi all'ormeggio nei porti comunitari.

**PARERE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
**(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)**

(Estensore: DEL VECCHIO)

Roma, 28 settembre 2011

La Commissione, esaminato l'atto COM(2011) 439 definitivo,

considerato che esso contiene una proposta volta a rivedere la direttiva 1999/32/CE del Consiglio, del 26 aprile 1999, relativa al tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo, al fine di allineare la stessa alle norme emanate dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) circa gli *standard* relativi alla composizione dei combustibili e circa i metodi di riduzione delle emissioni inquinanti;

preso atto della necessità di norme più rigide circa il tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo da utilizzare nelle zone richiedenti una protezione ambientale speciale, ossia le zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) che comprendono il Mar Baltico, il Mare del Nord e il Canale della Manica;

considerata la necessità di estendere le norme antinquinamento derivanti dall'utilizzazione di combustibili con alto tenore di zolfo anche a tutte le altre acque territoriali degli Stati membri dell'Unione;

tenuto conto delle proiezioni effettuate dalla Commissione europea nel documento di lavoro SEC(2005) 1133 def., le quali hanno dimostrato che, senza un'ulteriore azione di regolamentazione, la continua crescita delle emissioni inquinanti del settore marino supererà, entro il 2020, il totale di emissioni inquinanti provenienti da tutte le fonti a terra;

ricordato che la Strategia Europa 2020 auspica, tra le altre cose, un'economia europea basata sui principi di ecologia, sostenibilità ambientale ed uso attento delle risorse;

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli con i seguenti rilievi;

la base giuridica prescelta appare correttamente individuata nell'articolo 192, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) secondo il quale il Parlamento europeo ed il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale europeo e del Comitato delle regioni, decidono in merito alle azioni che devono essere intraprese dall'Unione per realizzare gli obiettivi dell'articolo 191 sulla politica ambientale;

la proposta appare conforme al principio di sussidiarietà in quanto la dimensione globale del trasporto marittimo e l'impatto transfrontaliero dell'inquinamento atmosferico causato dai combustibili contenenti zolfo richiedono la fissazione di disposizioni comuni per tutti gli Stati membri, sulla base dell'apposita normativa internazionale prodotta dall'IMO. Infatti, in assenza di disposizioni del genere, alle navi operanti nelle acque dell'UE si applicherebbero *standard* nazionali diversi che renderebbero estremamente complicato e costoso il funzionamento dell'industria del trasporto marittimo nell'UE, creando delle distorsioni del mercato interno;

la proposta appare, nel suo complesso, conforme anche al principio di proporzionalità in quanto congrua alle finalità che intende perseguire;

nel merito, si evidenzia come la presente proposta di direttiva, riducendo i limiti circa il tenore di zolfo nei combustibili ad uso marittimo, sia coerente con l'enunciato dell'articolo 3 del Trattato sull'Unione europea, secondo cui l'Unione europea si adopera per favorire lo sviluppo sostenibile all'interno del mercato unico anche attraverso un elevato livello di tutela della qualità dell'ambiente e della salute umana;

si apprezza, di conseguenza, il dettato dell'articolo 1, paragrafo 4, laddove esso aggiunge l'articolo 3-*bis* al testo dell'originaria direttiva 1999/32/CE al fine di garantire che i combustibili per uso marittimo non siano utilizzati o immessi sul mercato negli Stati membri, al di fuori delle citate zone SECA, se il loro tenore di zolfo supera lo *standard* generale del 3,5 per cento, pur ritenendo tale limite poco ambizioso;

analogamente, a fronte del limite previsto per le zone SECA dell'1 per cento fino al 2014 e dello 0,1 per cento a partire dal 2015, si apprezza il dettato dell'articolo 1, paragrafo 6, laddove esso aggiunge il paragrafo 1-*bis* all'articolo 4-*bis* della direttiva 1999/32/CE, in base al quale gli Stati membri vietano, nelle rispettive acque territoriali e zone economiche esclusive, l'utilizzo di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore in massa al 3,5 per cento a partire dal 1° gennaio 2012, e allo 0,5 per cento, a partire dal 1° gennaio 2020, pur ritenendo il valore del 3,5 per cento poco ambizioso.