



Memoria

su

*disegno di legge recante delega al Governo per il recepimento delle direttive  
europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea*

*Legge di delegazione europea 2019*

(AS.1721)

presso

14<sup>a</sup> Commissione

(Politiche dell'Unione europea)

Senato della Repubblica

*Roma, 21 maggio 2020*

Gentile Presidente e Onorevoli Senatori,

abbiamo accolto con piacere l'invito rivolto ad ANSEP-UNITAM nell'ambito dell'esame del disegno di legge recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2019 (AS1721).

ANSEP-UNITAM rappresenta le imprese che svolgono servizi ecologici portuali.

Rispetto alle direttive richiamate, l'Associazione intende fornire il proprio contributo in particolare sul recepimento della direttiva (UE) 2019/883, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE.

In considerazione delle disposizioni contenute nella Direttiva (UE) 2019/883 e tenuto conto delle criticità riscontrate nell'applicazione del decreto legislativo n. 182/2003 che ha recepito nel nostro ordinamento la precedente direttiva (2000/59/CE) sarebbe auspicabile **inserire criteri di delega anche per quanto riguarda il recepimento di questa direttiva. Ad oggi infatti non risultano incluse nell'AS.1721.**

Rispetto a quanto riportato nella direttiva, a nostro avviso, sono necessari criteri di delega su:

- a. predisposizione di **linee guida ministeriali per l'adozione dei provvedimenti che garantiscano una maggiore tutela dell'ambiente marino**, individuando quelle prescrizioni più restrittive che riducano la percentuale di rischio di sversamento in mare di alcune tipologie di rifiuti prodotti dalle navi in coerenza con le norme comunitarie vigenti in materia di riduzione dei rifiuti plastici, e che al contempo tutelino la salute e incolumità pubblica nel rispetto delle norme igienico sanitarie vigenti sia a livello comunitario che nazionale (come ad es. i rifiuti con alto rischio igienico sanitario cd. potenzialmente infetti con specifico riferimento ai liquami *cd.sewage*). È necessario altresì considerare come sia cambiato il contesto storico rispetto agli anni di emanazione della Marpol 73/78 e successive modifiche, che vedono il Mediterraneo, quale area speciale, seriamente compromessa nella tutela della flora e fauna marina (vedasi al riguardo fonti ISPRA, interessando, di fatto, anche gli altri annessi attualmente esclusi”);
- b. **nella predisposizione dei piani di raccolta e gestione dei rifiuti prevedere il coinvolgimento delle associazioni nazionali di categoria che rappresentano tutta l'utenza coinvolta. In particolare i gestori degli impianti portuali** a livello locale non possono essere sentiti quale alternativa (“*se del caso*”), ma dovrebbero essere inseriti nelle consultazioni al pari degli utenti dei porti e dei loro rappresentanti, quali servizi portuali, in quanto sono gli unici soggetti in grado di fornire le informazioni necessarie, sia a livello operativo che informativo, alla redazione dei piani di gestione dei rifiuti.
- c. al fine di evitare inutili adempimenti alle navi **prevedere, salvo casi particolari, il conferimento dei rifiuti generati dalle stesse prima di lasciare il porto**, e nel caso in cui la

sosta si prolunghi per oltre 24 h vige l'obbligo di conferimento nell'arco delle stesse, al fine di soddisfare gli standard igienico sanitari ed attenuare il rischio biologico ad essi correlato con particolare riguardo ai rifiuti alimentari di tipo putrescibile ed i liquami. Attualmente, in molti porti italiani vige l'obbligo di conferire **giornalmente** i rifiuti in caso di sosta per più giorni. Questo per evitare potenziali rischi biologici e sanitari legati allo stoccaggio dei rifiuti a bordo con particolare riferimento ai rifiuti alimentari putrescibili, ciò è motivato dai vigenti regolamenti e norme nazionali sullo stoccaggio dei rifiuti alimentari e per il principio di precauzione in materia igienico sanitaria ed ambientale. La MARPOL prevede che per alcune tipologie di rifiuto vi è il divieto assoluto di scarico in mare soprattutto nelle aree considerate speciali quali è il mar Mediterraneo. Ne discende che, laddove ne ricorrano i presupposti in base alla MARPOL il comandante della nave conferisce i rifiuti per i quali vige il divieto di scarico in mare e per i rimanenti può decidere di non conferire talune tipologie di rifiuto, (esclusi i residui del carico, salvo che gli stessi non rientrino in quelli per cui la Marpol consente lo scarico in Mare a determinate condizioni) avvalendosi della deroga di cui al successivo comma 4., qualora vi siano i presupposti di stoccaggio volumetrico e che il porto di destinazione sia comunitario, noto ed attrezzato alla ricezione dei rifiuti che s'intende derogare (una deroga verso un porto extra UE non consentirebbe la cd. *Verifica di adeguatezza degli impianti portuali* in quanto non sottoposti all'applicazione della presente Direttiva, (soluzione questa già paventata dalla Commissione Europea, poi però venuta meno.)

- d. tra le deroghe al conferimento dei rifiuti delle navi **inserire il criterio di delega per cui “la nave fa scalo nella zona di ancoraggio solo per meno di 24 ore o in condizioni meteorologiche avverse, a meno che tale zona sia stata esclusa ai sensi dell’articolo 3, paragrafo 1, secondo comma”**. Le navi che fanno scalo nella zona di ancoraggio per meno di 24 ore dovrebbero avere comunque l'obbligo di conferimento, in quanto la rada di un porto è del tutto assimilabile ad un ormeggio in banchina, pertanto dovrebbero permanere i medesimi obblighi e diritti vigenti per le navi ormeggiate in porto (onde evitare inutili discriminazioni); discorso differente è nel caso di condizioni meteorologiche avverse, in tal caso per motivi di forza maggiore la nave è oggettivamente impossibilitata al conferimento rifiuti e pertanto può essere esentata dall'obbligo, temporaneo e circoscritto all'emergenza meteorologica (in quanto in queste situazioni la sosta può essere notevolmente superiore alle 24 h), del conferimento dei rifiuti purché abbia una sufficiente capacità di stoccaggio a bordo, condizione necessaria per il trattenimento dei rifiuti a bordo. **Inoltre, in caso di ancoraggio anche legate dalla non dalla necessità di svolgere operazioni commerciali, la nave rimane comunque soggetta al pagamento della tariffa indiretta prevista per chi non conferisce i rifiuti.** (subordinata al rilascio della deroga).
- e. in relazione al sistema di recupero dei costi chiarire che **i residui del carico non devono essere ricompresi nella tariffa indiretta** che è dovuta per tutte le tipologie di rifiuti a prescindere che gli stessi vengano conferiti. Chiarimento necessario considerato il disposto al considerando n.34 che prevede una facoltà in capo allo Stato membro di decidere se gli stessi possano essere o meno ricompresi nella tariffa indiretta. Si presume che per gli stessi vi sia l'obbligo di

conferimento nelle modalità previste dalla Marpol e che pertanto si possa applicare la sola tariffa diretta che si paga sull'effettivo conferimento e tipologia di rifiuti, infatti l'art.8 *“sistemi di recupero dei costi” comma 2 lettera c) stabilisce che “al fine di prevedere l’incentivo massimo per il conferimento dei rifiuti di cui all’allegato V della convenzione Marpol, **diversi dai residui del carico**, per tali rifiuti non si impone alcuna tariffa diretta (mentre la si impone per i residui del carico) allo scopo di garantire un diritto di conferimento senza ulteriori oneri basati sul volume dei rifiuti conferiti, eccetto qualora il volume superi la massima capacità di stoccaggio dedicata menzionata nel modulo di cui all’allegato 2 della presente direttiva; ...”* se gli oneri per il conferimento dei residui del carico è coperto dalla tariffa diretta **significa che gli stessi debbano essere conferiti eccetto il caso in cui ricorrano le prescrizioni di cui agli allegati I e II della Marpol per i residui di carichi oleosi o di carichi liquidi nocivi dopo le operazioni di pulizia** (in questo caso gli stessi andando in deroga dovrebbero comunque contribuire ai costi dell’impianto con la corresponsione di una tariffa indiretta come per tutte le altre tipologia di rifiuti per cui è possibile chiedere la deroga). Pertanto gli stessi dovranno essere conferiti al gestore dell’impianto portuale in base alle disposizioni della Marpol senza prevedere un’eccezione basata sulla sufficiente capacità di stoccaggio fino al successivo porto di approdo (infatti non rientrano nell’applicazione della tariffa indiretta applicabile ai rifiuti in deroga), (interpretazione già fornita dalla Commissione UE all’Italia con nota N.3986598 del 17.07.2017 e a nostro avviso corretta e conforme con la politica della tutela ambientale) **Si ritiene opportuno stabilire almeno la soglia del 30% indicata al comma 2, lettera b), ii) per differenziare adeguatamente le tariffe tra chi conferisce e chi richiede le deroghe.** La tariffa indiretta che supera la predetta soglia, unitamente al rafforzato meccanismo di controlli alle navi richiedenti deroga previsto dalla Direttiva, costituisce un incentivo al conferimento. Per quanto riguarda i rifiuti diversi dai residui del carico di cui all’allegato V per i quali è previsto il pagamento della tariffa indiretta, a prescindere dal quantitativo dei rifiuti conferiti, si ritiene opportuno prevedere tariffe adeguatamente differenziate per **tipologia di rifiuto e quantitativo conferito** in modo tale da tenere conto del quantitativo di rifiuti mediamente conferito in relazione alla tipologia di nave e al numero di persone presenti a bordo. Nel caso in cui i rifiuti conferiti superino il volume minimo addebitabile (coincidente con la massima capacità di stoccaggio) si applicherà la tariffa diretta per le diverse tipologie di rifiuti e quantitativi conferiti. Stesso approccio dovrebbe essere utilizzato nello stabilire il volume di rifiuti cui rapportare la tariffa diretta per tutte le altre tipologie di rifiuto che verrà stabilita in base al comma 4. Infatti, poiché tali tariffe sono rapportate ad un determinato quantitativo di rifiuti stabilire un quantitativo minimo adeguato in base alle caratteristiche delle navi e della tipologia di rifiuto è fondamentale per assicurare proporzionalità e congruità della tariffa (ad es. basando la tariffa su un quantitativo medio di rifiuti in base alla tipologia di nave: n° di persone di equipaggio, durata della navigazione, ecc.).

- f. in merito alle esenzioni, in primo luogo, è opportuno richiamare che l’esenzione (art. 9) è fattispecie distinta dalla deroga (art. 7.4). Tale distinzione deve pertanto trovare concreto riscontro nell’applicazione alle navi dei due regimi. **La deroga, ove richiesta, viene concessa**

**per singolo approdo ed ha durata giornaliera. L'esenzione, una volta rilasciata, è valida per tutti gli approdi effettuati in un dato periodo in tutti i porti specificati nel certificato di esenzione.** La facoltà di esenzione prevista al comma 1, qualora esercitata, deve applicarsi alle tipologie di rifiuti indicati nell'esenzione fermo restando l'obbligo di conferimento e pagamento della tariffa indiretta/diretta per tutte le altre tipologie di rifiuti non inclusi nell'esenzione. Analogo discorso va fatto per la deroga (cd. Parziale), ovvero verrà applicata la tariffa indiretta solo alle tipologie di rifiuti per cui si chiede la deroga (e che quindi non vengono conferiti) verrà invece applicata la tariffa diretta per le tipologie di rifiuti che si intende conferire. Per quanto riguarda la gestione amministrativa dell'esenzione, la direttiva consente diverse soluzioni. Quella che a nostro avviso si dovrebbe adottare in Italia viene di seguito descritta. Nel caso in cui la nave abbia concluso un accordo per il conferimento in un porto italiano, dovrebbe essere l'autorità marittima di quel porto ad emettere il certificato di esenzione (all.to 5) una volta verificato il possesso di tutti i requisiti previsti dal comma 1. L'esenzione in tal caso sarà valida solo ed esclusivamente nei porti indicati nel certificato di esenzione. Nel caso in cui la nave abbia concluso un accordo per il conferimento in un porto non italiano ma facente parte dell'UE il certificato di esenzione sarà rilasciato dall'Autorità marittima del primo porto italiano scalato, sempre verificato il possesso dei requisiti ex art. 9, comma 1, e sarà valido solo ed esclusivamente nel porto italiano indicato nell'esenzione (ovvero lo stesso che ha rilasciato l'esenzione).

Si resta a disposizione, qualora ritenuto utile e necessario, a fornire tutta la relativa documentazione e approfondimenti richiesti.