



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 15 giugno 2007 (22.06)  
(OR. en)**

**10875/07  
ADD 2**

**ENT 71  
ENV 343**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 12 giugno 2007

Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante

---

Oggetto: DOCUMENTO DI LAVORO DELLA COMMISSIONE che accompagna la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulle possibilità di ulteriori miglioramenti delle caratteristiche ambientali dei motori delle imbarcazioni da diporto  
SOMMARIO DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SEC(2007) 819.

All.: SEC(2007) 819



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.6.2007  
SEC(2007) 819

**DOCUMENTO DI LAVORO DELLA COMMISSIONE**

*che accompagna la*

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL  
PARLAMENTO EUROPEO**

**sulle possibilità di ulteriori miglioramenti  
delle caratteristiche ambientali dei motori delle imbarcazioni da diporto**

**SOMMARIO DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

{COM(2007)313}  
{SEC(2007)770}

## 1. INTRODUZIONE

La valutazione d'impatto si fonda su un processo articolato consistente in due fasi principali. Nella prima fase, sono stati inventariati gli studi disponibili al fine di stabilire lo stato di avanzamento dei lavori e i possibili sviluppi delle tecnologie tese a ridurre l'inquinamento dei motori marini delle imbarcazioni da diporto e raccogliere un elenco della legislazione, attuale e futura, sulle emissioni delle imbarcazioni da diporto in altre parti del mondo. Ciò ha fatto emergere quattro possibili scenari per una regolamentazione tesa a ridurre ulteriormente le emissioni dalle imbarcazioni da diporto. La relazione<sup>1</sup> affronta anche in dettaglio gli altri elementi elencati all'articolo 2 della direttiva 2003/44/CE e di cui la Commissione europea, su richiesta del Parlamento europeo e del Consiglio deve tenere conto nella suddetta comunicazione. La seconda fase del processo di valutazione è rappresentata da un articolato studio di valutazione d'impatto che analizza i costi tecnici e individua gli effetti ambientali, economici e sociali di ciascuno dei quattro possibili scenari sviluppati nel contesto dello studio-inventario. Costi e vantaggi di questi effetti sono stati quantificati e comparati attraverso un'analisi a criteri combinati e usando lo scenario "status quo" come opzione di base per tale confronto. Parti interessate che potrebbero subire conseguenze notevoli da ulteriori sviluppi della legislazione sulle emissioni per le imbarcazioni da diporto nell'UE, o esservi coinvolte, sono state ampiamente e intensamente consultate da chi ha effettuato lo studio, durante tutto il processo di valutazione. Il processo di valutazione è stato inoltre accompagnato da numerose riunioni di parti interessate, organizzate dai servizi della Commissione, volte a informare e consultare anche altre parti implicate nell'attuazione della direttiva "imbarcazioni da diporto" (autorità competenti negli Stati membri, organismi di normalizzazione, degli utenti e organismi notificati).

## 2. QUALE PROBLEMA DEVE AFFRONTARE LA POLITICA?

L'uso di imbarcazioni da diporto in Europa contribuisce a costi ambientali riguardo sia alle fuoriuscite dei gas di scarico che alle emissioni sonore. Si stima che, in Europa, le imbarcazioni da diporto contribuiscano per lo 0,34% circa alle emissioni totali di monossido di carbonio, per lo 0,5% alle emissioni totali di idrocarburi e per lo 0,1% alle emissioni totali di NO<sub>x</sub>. Sebbene le emissioni aggregate dalle imbarcazioni da diporto siano minime rispetto a quelle di altre fonti, esse possono dar luogo a problemi locali in aree ad alta concentrazione di imbarcazioni da diporto in periodi di punta (come i fine settimana). Applicare i valori limite per le emissioni di gas di scarico fissati dalla direttiva 2003/44/CE contribuirà a ridurre sostanzialmente la quantità di sostanze inquinanti scaricate in aria e in acqua dalle imbarcazioni da diporto e contribuirà quindi anche a migliorare la qualità dell'aria e dell'acqua in tali aree. Ciononostante, all'articolo 2 della direttiva 2003/44/CE, il Parlamento europeo e il Consiglio chiedono che la Commissione riferisca sulle possibilità di ulteriori miglioramenti delle caratteristiche ambientali dei motori marini da diporto.

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime\\_regulatory/directive\\_03\\_44.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_regulatory/directive_03_44.htm)

**3. QUALI SONO LE PRINCIPALI OPZIONI POLITICHE DISPONIBILI?**

L'approccio di base seguito per cogliere l'obiettivo e i 4 possibili scenari normativi individuati, sono schematicamente presentati nella figura 1.

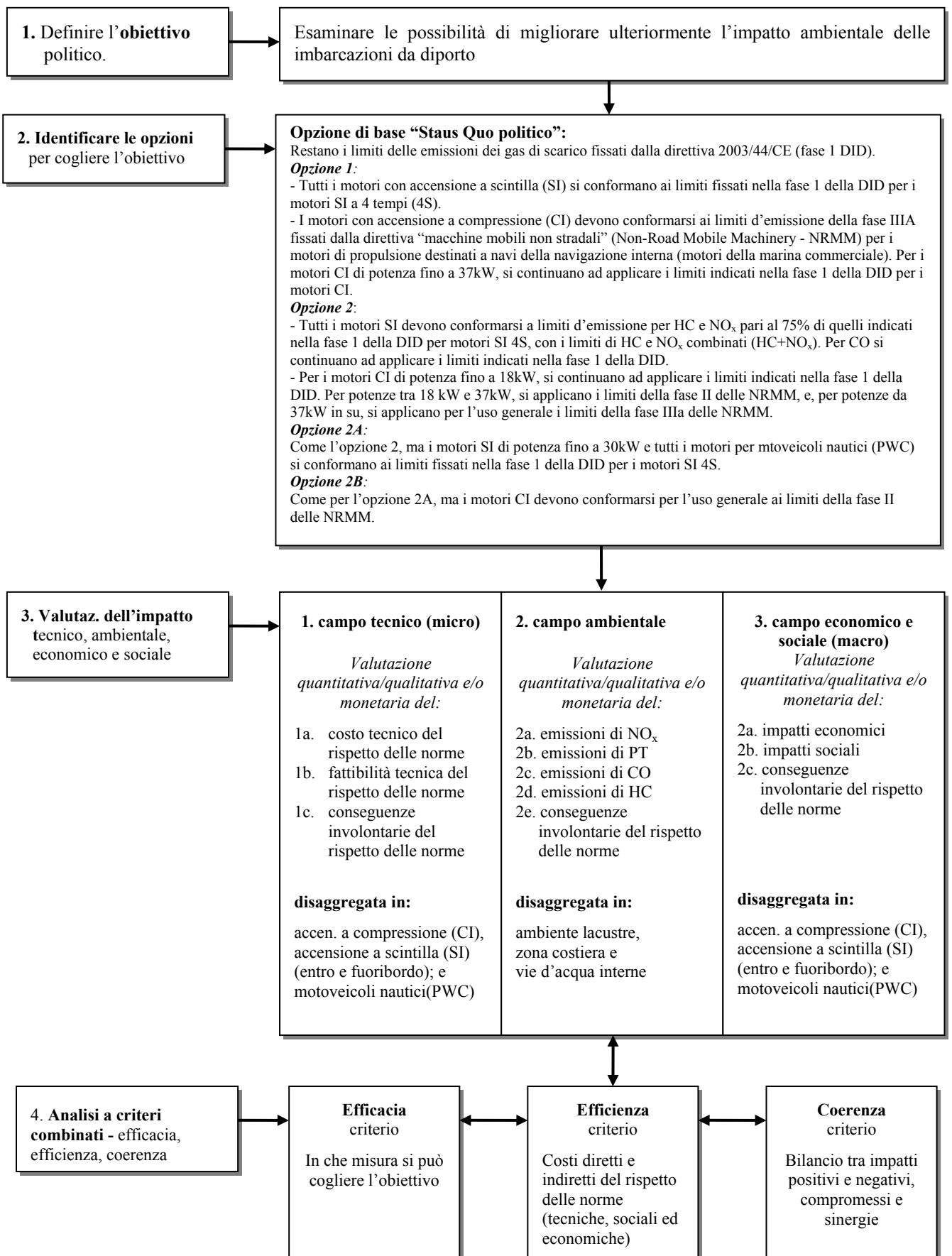


Figura 1: Schema seguito nell'approccio alla valutazione d'impatto

4. **QUALI SONO GLI EFFETTI PREVISTI, POSITIVI E NEGATIVI, DELLE VARIE OPZIONI INDIVIDUATE?**

4.1. **Riassunto degli effetti economici e sociali**

| Opzione | Motori CI<br>(mil. di €) | Motori SI<br>(mil. di €) | Motori PWC<br>(mil. di €) | Totale<br>(mil. di €) |
|---------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------|
| 1       | 147,4                    | 6,4                      | 2,0                       | 155,8                 |
| 2       | 245,2                    | 114,7-127,3              | 5,1                       | 365,0-377,6           |
| 2A      | 245,2                    | 98,4-111                 | 2,0                       | 345,6-358,2           |
| 2B      | 150,2                    | 98,4-111                 | 2,0                       | 250,6-263,2           |

Tabella 1: Riassunto dei costi lordi per il rispetto delle norme (limite inferiore/superiore) - (milioni di €)

| Opzione | Motori CI<br>(%) | Motori SI<br>(%) | Motori PWC<br>(%) |
|---------|------------------|------------------|-------------------|
| 1       | +4,36            | +0,7%            | +1,9              |
| 2       | +10,04           | +10,0%           | +4,9              |
| 2A      | +10,04           | +7,7%            | +1,9              |
| 2B      | +4,34            | +7,7%            | +1,9              |

Tabella 2: Riassunto degli effetti stimati dei prezzi (aumento in % del prezzo unitario al dettaglio)

| Opzione | Motori CI | Motori SI | PWC | Totale |
|---------|-----------|-----------|-----|--------|
| 1       | -37       | -86       | -6  | -129   |
| 2       | -85       | -86       | -16 | -187   |
| 2A      | -85       | -86       | -6  | -177   |
| 2B      | -37       | -86       | -6  | -129   |

Tabella 3: Riassunto degli effetti sull'occupazione (stima dei posti di lavoro persi direttamente e indirettamente)

**Effetti sull'occupazione:** Dagli studi di casi specifici emerge che ogni ulteriore riduzione dei limiti delle emissioni rispetto all'opzione di base (scenario "Status Quo") metterebbe seriamente in pericolo il futuro dell'unica PMI completamente europea che produce motori fuoribordo, causando una perdita di 86 posti di lavoro su un totale stimato di 320 posti di lavoro diretti ed indiretti equivalenti a tempo pieno nelle imprese costruttrici e assemblatrici di motori fuoribordo in Italia e in Francia.

## 4.2. Riassunto della valutazione sull'impatto ambientale

La tabella 4 riassume i risultati della valutazione sull'impatto ambientale e indica la possibile riduzione delle emissioni per ciascuno dei 4 scenari normativi rispetto all'opzione di base

| inquinante<br>→<br>↓Scenario | CO        |   | HC+NO <sub>x</sub> |     | PT        |     | Totale    |      |
|------------------------------|-----------|---|--------------------|-----|-----------|-----|-----------|------|
|                              | kton/anno | % | kton/anno          | %   | kton/anno | %   | kton/anno | %    |
| Opzione di base              | 153,1     |   | 40,9               |     | 0,6       |     | 194,6     |      |
| Opzione 1                    | 153,1     | 0 | 32,7               | -20 | 0,4       | -33 | 186,2     | -4,3 |
| Opzione 2                    | 153,1     | 0 | 28,2               | -31 | 0,4       | -33 | 181,7     | -6,6 |
| Opzione 2A                   | 153,1     | 0 | 27,4               | -33 | 0,4       | -33 | 180,9     | -7,0 |
| Opzione 2B                   | 153,1     | 0 | 31,5               | -23 | 0,4       | -33 | 185,0     | -5,0 |

**Tabella 4:** Stima quantitativa (in kilotonnellate/anno) dei gas di scarico emessi dalle imbarcazioni da diporto UE e possibile riduzione in % delle emissioni per ciascun scenario normativi rispetto all'opzione di base.

## 4.3. Comparazione tra gli impatti degli scenari normativi (analisi a criteri combinati)

In conformità agli orientamenti per la valutazione d'impatto della Commissione, è stata effettuata un'analisi a criteri combinati per produrre una comparazione dinamica tra i 4 scenari e l'opzione di base, riguardo ai seguenti criteri: efficacia (in che misura può essere raggiunto l'obiettivo della riduzione delle emissioni), efficienza (costi diretti e indiretti del rispetto delle norme) e coerenza (bilancio degli effetti positivi/negativi - rapporto costi/benefici). La tabella 5 riassume i risultati di questa analisi.

| Criterio→  | efficacia<br>(riduzione totale delle emissioni) | efficienza<br>(totale costi per rispetto delle norme e costi sociali) | coerenza:<br>(costi per rispetto delle norme & costi sociali per kton/anno di riduzione delle emissioni) |
|------------|---|---|--|
| Opzione 1  | 8,4 kton/a (-4,3%)                              | +155,5 mil. di €<br>-129 posti di lavoro                              | +18,5 mil. di €<br>-15,4 posti di lavoro   |
| Opzione 2  | 12,9 kton/a (-6,6%)                             | +371,3 mil. di €<br>-187 posti di lavoro                              | +28,8 mil. di €<br>-14,5 posti di lavoro   |
| Opzione 2A | 13,5 kton/a (-7,0%)                             | +351,9 mil. di €<br>-177 posti di lavoro                              | +26,1 mil. di €<br>-13,1 posti di lavoro   |
| Opzione 2B | 9,6 kton/a (-5,0%)                              | +256,9 mil. di €<br>-129 posti di lavoro                              | +26,8 mil. di €<br>-13,4 posti di lavoro   |

**Tabella 5:** risultati dell'analisi a criteri combinati per i 4 scenari rispetto all'opzione di base in termini quantitativi relativi

## 5. POSIZIONE DELLA COMMISSIONE E GIUSTIFICAZIONE

Dai risultati dell'analisi a criteri combinati si può dedurre che ciascun scenario avrebbe un costo sociale pari alla perdita di 13/15 posti di lavoro per ogni kilotonnellata/anno di riduzione dell'inquinamento, associato a un potenziale di riduzione relativamente esiguo (tra il 4,3% e il 7%) del contributo all'inquinamento globale della navigazione da diporto.

Tenuto conto dell'invito dei capi di Stato al vertice informale di Lahti dell'ottobre 2006 a intervenire rapidamente sul cambiamento di clima e dell'impegno della Commissione a guidare tale processo politico, occorre uno sforzo intenso per ottimizzare ulteriormente il potenziale di riduzione. A tal fine, vanno immaginati e valutati nuovi scenari che potrebbero fondarsi sulle norme per le emissioni delle imbarcazioni da diporto più rigorose e a contenuto tecnologico più elevato già applicate o previste in altre parti del mondo, come gli USA. Questo approccio dovrà inoltre tener conto dell'esigenza per i costruttori di motori europei che operano sul mercato mondiale, di mantenere e rafforzare la loro concorrenzialità rispetto ai costruttori di paesi terzi. Nell'elaborare tale approccio, va anche prestata molta attenzione alla posizione vulnerabile delle PMI dell'UE che operano sul solo mercato europeo.

In effetti, dalla valutazione dell'impatto sociale emerge che il costo sociale di ogni ulteriore riduzione delle emissioni sarà soprattutto a carico delle PMI con sede nell'UE e i risultati di studi specifici dimostrano che attuare uno scenario normativo qualunque rappresenta una grave minaccia per il futuro dell'unico costruttore di motori fuoribordo effettivamente installato nell'UE.

Vanno perciò previste misure di accompagnamento adeguate volte a garantire un equilibrio ottimale tra un massimo di riduzione delle emissioni e costi sociali minimi. Tali misure potrebbero per esempio consistere nel concedere esenzioni ai costruttori di piccoli volumi, basate su meccanismi già applicati in altre normative comunitarie.

Occorrerà tempo e molti studi per valutare l'impatto e l'opportunità di un approccio tanto ambizioso teso a diminuire il contributo delle imbarcazioni da diporto a motore ai mutamenti climatici, mitigando al tempo stesso i costi sociali e gli effetti negativi sulla competitività delle PMI stabilite nell'UE.

## 6. ABBREVIAZIONI

|                 |                         |      |   |
|-----------------|-------------------------|------|---|
| CO:             | monossido di carbonio   | CI:  | accensione a compressione               |
| HC:             | idrocarburi             | SI:  | accensione a scintilla                  |
| NO <sub>x</sub> | ossidi d'azoto          | PWC: | motoveicoli nautici                     |
| PT:             | particolato             | DID: | direttiva sulle imbarcazioni da diporto |
| PMI:            | piccole e medie imprese |      |   |