



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 23.5.2011
COM(2011) 286 definitivo

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

**riguardante l'applicazione del regolamento (CE) n. 2038/2006 sul finanziamento
pluriennale dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di
intervento contro l'inquinamento causato dalle navi per il periodo 2007-2009**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

riguardante l'applicazione del regolamento (CE) n. 2038/2006 sul finanziamento pluriennale dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di intervento contro l'inquinamento causato dalle navi per il periodo 2007-2009

1. INTRODUZIONE

Il regolamento (CE) n. 2038/2006¹ prevede una dotazione finanziaria destinata all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (in appresso "l'Agenzia") allo scopo di finanziare azioni di intervento contro l'inquinamento causato dalle navi.

In conformità all'articolo 8 del suddetto regolamento, la Commissione presenta una relazione sui risultati dell'utilizzo di tali finanziamenti per il periodo dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2009.

La preparazione della presente relazione è stata effettuata in stretta cooperazione con l'Agenzia, che ha prodotto un contributo sostanziale², grazie ai risultati della valutazione esterna dell'Agenzia nel 2008, a un controllo da parte del servizio di audit della Commissione nel 2009 e a una consultazione delle parti interessate nel marzo 2010. L'argomento è stato inoltre discusso nel corso di diverse riunioni del consiglio amministrativo dell'Agenzia.

In conformità all'articolo 15, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (CE) n. 1406/2002³, l'Agenzia ha fornito relazioni annuali concernenti l'esecuzione finanziaria del piano dettagliato in materia di preparazione e di intervento per il periodo dal 2007 al 2010. Le suddette relazioni sono disponibili sul sito internet dell'Agenzia.

La Commissione condivide l'analisi presentata dall'Agenzia nel suo contributo alla relazione. Per il periodo 2007-2009 possono essere tratte le seguenti conclusioni.

2. COMPITI DELL'AGENZIA NELL'AMBITO DELL'INTERVENTO CONTRO L'INQUINAMENTO

I compiti dell'Agenzia riguardano sia gli scarichi illegali che quelli accidentali. La sua attività era inizialmente focalizzata sull'inquinamento da idrocarburi, ma dal 2007 essa si occupa

¹ Regolamento (CE) n. 2038/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, sul finanziamento pluriennale dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di intervento contro l'inquinamento causato dalle navi e recante modifica del regolamento (CE) n. 1406/2002 (GU L 394 del 30.12.2006, pag. 1. Vedere anche la rettifica nella GU L 30 del 3.2.2007, pag. 12).

² Disponibile sul sito internet dell'EMSA all'indirizzo:
https://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com_joomdoc&task=cat_view&gid=298&Itemid=10005.

³ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 245 del 29.3.2003, pag. 10).

anche di inquinamento marino causato da sostanze nocive e pericolose (ad esempio sostanze chimiche).

In conformità al regolamento (CE) n. 2038/2006 e alla direttiva 2005/35/CE sull'inquinamento provocato dalle navi⁴, i tre compiti principali dell'Agenzia nell'ambito dell'intervento contro l'inquinamento causato dalle navi sono i seguenti:

(a) Assistenza operativa agli Stati membri

L'Agenzia offre una rete di navi antinquinamento pronte a intervenire per migliorare la capacità di intervento degli Stati membri in caso di sversamenti. Essa fornisce inoltre un rilevamento satellitare degli sversamenti e un servizio di controllo denominato "CleanSeaNet" oltre a informazioni sugli sversamenti chimici attraverso la rete "MAR-ICE".

(b) Cooperazione e coordinamento

L'Agenzia opera un collegamento fra gli esperti nel settore di intervento antinquinamento nonché con gli accordi regionali esistenti e l'organizzazione marittima internazionale (IMO).

(c) Informazioni

L'Agenzia raccoglie, analizza e diffonde informazioni riguardo alle migliori pratiche, tecniche e innovazioni nel campo della preparazione e dell'intervento contro l'inquinamento marino.

3. BILANCIO

Il totale della dotazione finanziaria attribuita all'Agenzia per finanziare le suddette azioni durante il periodo dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2013 ammonta a 154 milioni di euro (si veda l'articolo 4 del regolamento (CE) n. 2038/2006). Di detto importo, circa 60 milioni di euro (ossia quasi il 40%) sono stati impegnati durante i primi tre anni. Ciò corrisponde ad un uso proporzionato dei fondi disponibili.

Tra il 1° gennaio 2007 ed il 31 dicembre 2009, circa il 98% degli impegni erano destinati al finanziamento di assistenza operativa, prevalentemente della rete di navi antinquinamento di pronto intervento. Il restante 2% era destinato alla cooperazione e all'informazione (si veda la tabella in allegato).

I pagamenti ammontavano a circa 48 milioni di euro. Il fatto che i pagamenti siano inferiori agli impegni può essere spiegato da vari fattori. I pagamenti relativi a contratti pluriennali possono essere suddivisi in più anni, e qualche volta vanno oltre il periodo di riferimento. Inoltre, i ritardi in relazione ai nuovi contratti per navi di pronto intervento o i servizi insoddisfacenti dei fornitori di immagini satellitari hanno avuto come conseguenza pagamenti inferiori.

⁴ Direttiva 2005/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 11).

4. ADEGUATEZZA DEL QUADRO FINANZIARIO

Dalle informazioni raccolte si deduce che la dotazione attribuita all’Agenzia è adeguata. Essa le ha consentito di costituire nel 2009 una rete di 13 navi antinquinamento di pronto intervento completamente equipaggiate che possono essere mobilitate contemporaneamente e che coprono la maggior parte delle coste dell’UE⁵. L’Agenzia ha inoltre potuto sviluppare il sistema CleanSeaNet, offrendo un servizio di controllo satellitare degli sversamenti di idrocarburi a 24 Stati europei costieri (incluse la Croazia e la Norvegia) quando solo 12 dei detti Stati costieri possedevano un’esperienza in tale ambito. La reazione delle parti in causa è inoltre positiva riguardo alle azioni di coordinamento e informazione fornite dall’Agenzia.

La natura pluriennale del quadro finanziario è essenziale per consentire la conclusione di contratti pluriennali con l’industria. Tali contratti sono necessari sia per le navi antinquinamento sia per l’organizzazione di CleanSeaNet.

Infine, l’adeguatezza del quadro finanziario è confermata a lungo termine dal fatto che l’Agenzia prevede di impegnare fino al 97% della dotazione finanziaria totale prima della fine del 2013.

5. EFFICIENZA E BENEFICI AGGIUNTIVI DEL SISTEMA IN VIGORE

Le misure finanziate fino a questo momento nell’ambito del quadro generale sono efficienti dal punto di vista dei costi e forniscono benefici aggiuntivi. Inoltre, l’uso di procedure di appalto garantisce la possibilità di beneficiare dell’offerta più vantaggiosa.

In conformità col piano dettagliato per le attività di preparazione e antinquinamento adottate dal consiglio amministrativo dell’Agenzia, le navi antinquinamento non sono state costruite o acquistate dall’Agenzia, dato che ciò non sarebbe stato efficiente dal punto di vista dei costi considerando la loro frequenza d’uso. Invece, le navi vengono noleggiate da operatori commerciali attraverso un sistema che assicura un adeguato equipaggiamento e disponibilità in caso di necessità. I dati mostrano che la scelta di questo sistema in luogo dell’acquisto delle navi ha ridotto i costi di circa il 60% all’anno, pur offrendo il 60% in più di capacità di magazzinaggio. L’“opzione di acquisto trasferibile” sull’equipaggiamento, che permette il suo trasferimento su un’altra nave, è essenziale poiché minimizza le perdite di investimento in caso di modifica dell’appaltatore.

La responsabilità primaria di intervento in caso di incidente è, e rimane, delle autorità nazionali i cui investimenti variano in maniera considerevole. Tuttavia, lo scenario di sversamenti previsto dall’Agenzia, basato essenzialmente su gravi incidenti avvenuti nel passato (ad esempio l’Erika e il Prestige), mostrano chiaramente che lo Stato membro interessato avrebbe beneficiato di un considerevole risparmio se la rete di navi fosse stata operativa in quel momento.

L’organizzazione del rilevamento degli sversamenti di idrocarburi e del sistema di controllo a livello UE è inoltre meno costoso (di circa il 20%) e più efficiente rispetto alle stesse operazioni effettuate a livello nazionale. In effetti in media, l’acquisto di un’immagine copre

⁵ In seguito la rete è stata ulteriormente estesa. Le navi sono a disposizione di tutti gli Stati membri a prescindere dalla loro effettiva area di operazione. Le carte corrispondenti possono essere consultate nel contributo dell’Agenzia (riferimento nota 2).

le necessità di quasi due Stati costieri (con 6 391 immagini ordinate, è stato possibile per l’Agenzia rispondere a 11 886 richieste). Il rigoroso sistema di controllo qualità dell’Agenzia assicura inoltre che i pagamenti siano effettuati solo quando le specifiche contrattuali sono state completamente soddisfatte.

6. POSSIBILITÀ DI MIGLIORAMENTO OLTRE IL QUADRO FINANZIARIO

La Commissione ha notato che un certo numero di miglioramenti sono possibili al di fuori del quadro finanziario.

Anzitutto, la ratifica delle convenzioni internazionali rilevanti da parte di tutti gli Stati membri è essenziale al fine di creare un livello minimo comune di preparazione e intervento. Per questa ragione è deplorabile che la Convenzione internazionale sui preparativi, la reazione e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi del 1990 (OPCR 1990) e il Protocollo sulla Convenzione in materia di incidenti inquinanti mediante sostanze pericolose e nocive del 2000 (protocollo OPCR-HNS 2000) non siano state ancora ratificate da tutti gli Stati membri. In maniera simile, le convenzioni che stabiliscono il regime di compensazione internazionale per le vittime di sversamenti causati da incidenti che coinvolgono petroliere (CLC 92⁶, Fondo 92⁷, e Fondo supplementare 2003⁸) non sono stati ancora ratificati da tutti gli Stati membri.

In secondo luogo, la disponibilità di impianti di scarico per idrocarburi recuperati in mare sembra essere un problema comune in tutta l’Europa. La “clausola di alleggerimento” inserita dall’Agenzia nei contratti delle navi (vale a dire la disposizione secondo la quale può essere richiesto all’appaltatore di trovare una nave adatta destinata all’alleggerimento), contribuisce ad affrontare il problema, ma non può sostituire soluzioni appropriate a livello nazionale.

Infine, la reazione a potenziali sversamenti di idrocarburi rilevati dal servizio CleanSeaNet potrebbe essere migliorata in alcuni Stati membri. Mentre l’Agenzia ha l’incarico di comunicare il rilevamento di sversamenti e i risultati dei servizi di controllo, è compito delle autorità nazionali confermare un possibile sversamento e attuare le misure necessarie nei confronti dell’inquinatore. Il tasso generale di conferme (27%) maschera profonde differenze regionali basate sulle capacità di verifiche nazionali, in particolare tramite la sorveglianza aerea. Ciò comporta il rischio che operatori marittimi senza scrupoli possano effettuare scarichi illegali in regioni dove i controlli sono meno severi.

7. CONCLUSIONI

In conclusione, il bilancio destinato all’intervento contro l’inquinamento da idrocarburi dall’Agenzia europea per la sicurezza marittima è adeguato e le misure finanziate fino ad oggi nel quadro finanziario sono efficaci dal punto di vista dei costi e forniscono benefici aggiuntivi.

⁶ Protocollo del 1992 recante modifica della convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni provocati dall’inquinamento da idrocarburi, 1969.

⁷ Protocollo del 1992 recante modifica della convenzione internazionale sull’istituzione di un fondo internazionale per il risarcimento dei danni causati dall’inquinamento da idrocarburi, 1971.

⁸ Protocollo del 2003 recante modifica della convenzione internazionale sull’istituzione di un fondo internazionale per il risarcimento dei danni causati dall’inquinamento da idrocarburi, 1992.

La Commissione ha proposto nell'ottobre 2010 una modifica del regolamento costitutivo dell'EMSA⁹, che include, tra l'altro, la possibilità per gli Stati membri interessati di richiedere l'assistenza dell'EMSA anche in caso di inquinamento marino causato da impianti petroliferi e di gas. Tuttavia, la Commissione non considera necessario proporre una modifica al quadro finanziario pluriennale nel regolamento (CE) n. 2038/2006.

La Commissione utilizzerà il contributo dell'Agenzia alla presente relazione nell'ambito della preparazione della nuova programmazione finanziaria.

⁹ COM(2010) 611 del 28.10.2010.

ALLEGATO

Attività di preparazione e intervento EMSA contro l'inquinamento

Sintesi finanziaria 2007-2009

	Impegni in euro	Pagamenti in euro
Rete di navi antinquinamento di pronto intervento	46 363 654,42	34 559 298,86
Esercitazioni	1 157 500,00	1 082 555,37
Miglioramenti	5 324 730,86	4 547 630,50
Operazioni CleanSeaNet	2 859 946,40	4 671 731,14
Sostegno agli utilizzatori di CleanSeaNet	358 270,53	223 995,50
Sviluppo dei servizi CleanSeaNet	2 673 615,53	2 283 212,01
Cooperazione e coordinamento	564 458,95	347 445,45
Attività nell'ambito dell'intervento contro sostanze nocive e pericolose	79 100,00	37 564,23
Diffusione delle informazioni	50 054,79	61 138,64
Missioni relative	475 052,70	379 498,10
Totale	59 906 384,18	48 194 069,80

Nota: Nei due settori in cui i pagamenti sono superiori agli impegni, alcuni pagamenti sono relativi agli impegni adottati prima del 2007.

Descrizione dell'attribuzione dei finanziamenti

