



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 4.12.2008  
SEC(2008) 2938

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**Documento di accompagnamento della**

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

**per una proposta di direttiva relativa alla fase II del recupero di vapori di benzina  
durante il rifornimento di automobili a benzina nelle stazioni di servizio**

**Sintesi – Valutazione di impatto**

**{COM(2008) 812 definitivo}  
{SEC(2008) 2937}**

## SINTESI

La presente valutazione di impatto accompagna una proposta legislativa riguardante il recupero dei vapori di benzina emessi nell'atmosfera durante il rifornimento delle automobili nelle stazioni di servizio (fase II del recupero dei vapori di benzina). Queste emissioni contribuiscono ad aggravare i problemi di qualità dell'aria, dovuti al benzene e all'ozono, a livello locale e regionale per i quali la Comunità ha stabilito norme e obiettivi comunitari. L'ozono troposferico è una sostanza inquinante che attraversa i confini nazionali ed è anche il terzo gas a effetto serra per ordine di importanza. Il benzene è una sostanza cancerogena per gli esseri umani di cui non si conosce la soglia di sicurezza.

Per proporre azioni efficaci, i problemi di inquinamento atmosferico con una dimensione transfrontaliera come l'ozono devono essere affrontati collettivamente dagli Stati membri. Il livello attualmente fissato dalla legislazione comunitaria come obiettivo in materia di qualità dell'aria per l'ozono troposferico è ampiamente superato ed è probabile che gli sforamenti persisteranno, nonostante le riduzioni di emissioni dei precursori dell'ozono stabiliti dalla direttiva 2001/81/CE relativa ai limiti nazionali di emissioni e gli obiettivi della strategia tematica sull'inquinamento atmosferico.

La proposta è stata preparata a seguito degli impegni assunti dalla Commissione:

- nella Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico<sup>1</sup>;
- nella proposta della Commissione di modifica della direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel<sup>2</sup>, che intende agevolare una maggiore diffusione dei biocarburanti (in particolare del bioetanolo) attenuando i requisiti di tensione di vapore della benzina. La direttiva relativa alla qualità del carburante è basata sull'articolo 95 del trattato e le relative specifiche si applicano uniformemente in tutta l'UE. La Commissione ha riconosciuto che l'attenuazione dei limiti di tensione di vapore potrebbe far aumentare le emissioni di composti organici volatili durante il rifornimento e le emissioni per evaporazione dagli impianti del carburante di veicoli anche nei paesi in cui la fase II del recupero dei vapori di benzina è già attuata. Pertanto, la Commissione ha indicato che avrebbe proposto il recupero dei vapori di benzina durante il rifornimento di automobili per compensare l'aumento delle emissioni di composti organici volatili nell'UE;
- in una dichiarazione che accompagna l'adozione in seconda lettura di una nuova direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente<sup>3</sup> in cui la Commissione ha riconosciuto l'importanza di affrontare alla fonte il problema dell'inquinamento atmosferico per migliorare la qualità dell'aria e ha segnalato una serie di nuove misure comunitarie per ridurre l'inquinamento alla fonte, fra cui il recupero dei vapori di benzina nelle stazioni di servizio.

L'analisi dell'impatto si basa sulle informazioni contenute in due relazioni presentate dai consulenti ENTEC e COWI<sup>4</sup> e sulle analisi di impatto normativo realizzate di recente che

---

<sup>1</sup> Punto 4.2.1.2, pagina 9 del documento COM(2005) 446 del 21 settembre 2005.

<sup>2</sup> Punto 3(4), pagine 7 e 8 del documento COM(2007) 18 del 31 gennaio 2007.

<sup>3</sup> Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1.

<sup>4</sup> <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>

accompagnano le misure nazionali riguardanti la fase II del recupero dei vapori di benzina. La valutazione ha analizzato i costi, il rapporto costi-benefici e i vantaggi derivanti dall'introduzione dei sistemi di controllo previsti dalla fase II secondo criteri coerenti in tutta l'UE, rispettando allo stesso tempo la legislazione comunitaria in vigore sulla fase I del recupero dei vapori di benzina (che copre lo stoccaggio e la distribuzione della benzina dai terminal fino alle stazioni di servizio) e riconoscendo che oltre la metà degli Stati membri ha già messo in atto misure nazionali per la fase II. La fase II rientra inoltre fra i requisiti di un protocollo internazionale che la Comunità ha firmato ma non ratificato.

Sono state prese in considerazione diverse opzioni, fra cui i sistemi "convenzionali" di recupero dei vapori di benzina che catturano i vapori mediante una pompa a vuoto e li convogliano verso le cisterne sotterranee di stoccaggio nelle stazioni di servizio. Il vapore è quindi trasferito alla raffineria di petrolio quando le cisterne sotterranee della stazione di servizio sono riempite. È stato esaminato anche un nuovo sistema "alla pompa" che cattura i vapori fuoriusciti, li raffredda e li ricicla direttamente convogliandoli al distributore, dove è di nuovo distribuito come benzina liquida. Quest'ultimo sistema non richiede la ristrutturazione delle tubazioni o delle cisterne sotterranee, quindi pone meno problemi per il gestore della stazione di servizio, soprattutto quando è necessaria una ristrutturazione non programmata.

I costi di installazione della fase II sono stati calcolati prendendo in considerazione il numero e le dimensioni delle stazioni di servizio, il costo delle attrezzature necessarie (oltre ai costi di installazione), la durata di vita economica delle attrezzature e il valore economico dei vapori di benzina recuperati, al netto delle tasse. Sono stati considerati solo i costi associati direttamente alla fase del recupero dei vapori di benzina, vale a dire quelli che vanno al di là di una normale costruzione nuova o di una ristrutturazione e che in ogni caso richiederebbero nuove attrezzature per l'erogazione della benzina. I vantaggi della diminuzione delle emissioni sono stati valutati usando i costi semplici dei danni per tonnellata di vapori di benzina emessi, tenendo conto dell'impatto dell'ozono sulla salute e sui raccolti ma escludendo l'impatto dell'ozono sull'ambiente naturale e quello del benzene sulla salute.

Le opzioni prese in considerazione sono le seguenti:

- (1) Nessun tipo d'iniziativa;
- (2) Installare impianti di recupero dei vapori di benzina a bordo delle automobili e dei veicoli commerciali leggeri;
- (3) Installare attrezzature per la fase II del recupero dei vapori di benzina:
  - (a) in tutte le stazioni di servizio nuove e completamente ristrutturate con un flusso annuo di benzina superiore a 500 m<sup>3</sup>;
  - (b) in tutte le stazioni di servizio nuove e completamente ristrutturate con un flusso annuo di benzina superiore a 500 m<sup>3</sup> e nelle stazioni di servizio esistenti di grandi dimensioni (con un flusso annuo di benzina superiore a 3 000 m<sup>3</sup>);
  - (c) nei casi previsti dall'opzione di cui alla lettera b) e nelle stazioni di servizio situate in edifici residenziali, indipendentemente dalle loro dimensioni;
  - (d) installare, in tutte le stazioni di servizio previste dalle opzioni precedenti, sistemi di controllo automatico per tutte le attrezzature della fase II che

potrebbero limitare la vendita di benzina in caso di funzionamento difettoso dell'attrezzatura.

Le opzioni 1 e 2 sono state eliminate nella fase iniziale dell'analisi, mentre l'opzione 3c è quella preferita. L'opzione 3d è stata respinta a causa dell'incertezza sui costi e sull'impatto negativo sul rapporto cost-efficacia, in particolare visto che possono essere disponibili altri mezzi meno costosi per garantire il funzionamento affidabile in servizio dell'attrezzatura per la fase II del recupero dei vapori di benzina.

La tabella seguente riassume i costi e il rapporto costi-efficacia delle varie opzioni, ove possibile.

Opzione	Costo totale mio euro	Riduzione emissioni (t)	Efficacia in termini di costi (euro/t)		Costi annualizzati* [e benefici] nel 2020 mio euro
			Esclusa la benzina recuperata	Incluso il valore al dettaglio della benzina recuperata	
3a) (alla pompa)	179,5	12 141	1 540	915	11,1 [11,5-34,0]
3a) (convenzionale)	209,5	12 141	1 760	1 140	13,8[11,5-34,0]
3b) (alla pompa)	317,4	17 769	1 798	1 171	20,8 [16,9-49,7]
3b) (convenzionale)	389	17 769	2 160	1 533	27,2 [16,9-49,7]
3c) (alla pompa)	Non calc.	Non calc.	Stima 1500	Stima 960	Non calc.
3c) (convenzionale)	Non calc.	Non calc.	Stima 1890	Stima 1340	Non calc.
3d)	Informazioni disponibili limitate				
<i>a – sistemi di controllo della fase ii nelle stazioni di servizio nuove o completamente ristrutturate</i> <i>b – le stazioni di servizio di cui all'opzione a) più le stazioni di servizio esistenti con un flusso annuo superiore a 3 000 m<sup>3</sup> entro il 2020</i> <i>c – le stazioni di servizio di cui all'opzione b) più tutte le stazioni di servizio situate in edifici residenziali, indipendentemente dalle dimensioni e dal flusso</i> <i>d – le stazioni di servizio di cui all'opzione c) più l'installazione di sistemi di controllo automatico</i> *-include il valore economico della benzina recuperata (prezzo al dettaglio)					

Sono disponibili solo informazioni ridotte sul numero di stazioni di servizio situate in edifici residenziali, non è pertanto possibile calcolare i costi totali. tuttavia, sono state valutate le implicazioni finanziarie per una stazione di servizio di piccole dimensioni con un flusso di circa 500 m<sup>3</sup> e i costi e il rapporto costi-benefici per una ristrutturazione programmata sono simili alle cifre medie associate alle opzioni 3a) e 3b).

I costi totali e i costi annualizzati nel 2020 (fra 20 e 30 milioni di euro) sono modesti. Il rapporto costi-benefici è migliore rispetto ad altre misure disponibili per ridurre le emissioni di composti organici volatili.

Il 28 febbraio la Commissione ha invitato le principali parti in causa a rispondere direttamente a una serie di domande sulla possibile introduzione della fase II del recupero dei vapori di benzina. L'invito è stato pubblicato anche sul sito web Europa per consentire al pubblico di parteciparvi. La consultazione è stata inoltre pubblicizzata da "ENDS Daily" il 17 marzo 2008. Sono pervenute sedici risposte da regioni degli Stati membri, agenzie per l'ambiente, ONG, fornitori di attrezzature, operatori di stazioni di servizio, associazioni che operano nel settore dell'industria petrolifera e fabbricanti di veicoli. Una sintesi delle risposte pervenute è disponibile on line<sup>5</sup>. Le risposte hanno riguardato questioni concernenti l'impatto dei vapori di benzina sulla salute, l'efficienza dell'attrezzatura prevista per la fase II, i vantaggi dei sistemi di controllo automatico e il rapporto costi-benefici delle varie opzioni a proposito dell'installazione dell'attrezzatura per la fase II. Le risposte sono state prese direttamente in considerazione per elaborare gli elementi fondamentali della proposta allegata, in particolare in relazione alle stazioni di servizio situate in edifici residenziali, la definizione di un limite inferiore per le stazioni di servizio interessate e il controllo automatico dell'efficienza in servizio dell'attrezzatura.

---

<sup>5</sup> <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/petrol.htm>