

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul finanziamento pluriennale dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di intervento contro l'inquinamento causato dalle navi e l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi»

COM(2013) 174 final

(2013/C 327/18)

Relatrice: **BREDIMA**

Il Parlamento europeo, in data 16 aprile 2013, e il Consiglio, in data 18 aprile 2013, hanno deciso, conformemente al disposto dell'articolo 304 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul finanziamento pluriennale dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di intervento contro l'inquinamento causato dalle navi e l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi

COM(2013) 174 final.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha adottato il proprio parere in data 20 giugno 2013.

Alla sua 491^a sessione plenaria, dei giorni 10 e 11 luglio 2013, (seduta del 10 luglio), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 179 voti favorevoli, 1 voto contrario e 3 astensioni.

1. Conclusioni

1.1 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) sostiene l'incremento del bilancio dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) – proposto dal regolamento – che passa da 154 milioni a 160,5 milioni di euro per il periodo dal 2014 al 2020. Ribadisce inoltre il proprio sostegno all'estensione delle competenze dell'Agenzia prevista dal regolamento n. 100/2013.

1.2 L'adozione della proposta di regolamento coincide con un momento critico, vale a dire con la scoperta di giacimenti di gas e di petrolio nel Mediterraneo orientale e con le conseguenti iniziative per procedere al loro tempestivo sfruttamento mediante attività di trivellazione offshore. Queste attività rappresentano una sfida per le capacità dell'EMSA di rispondere ai potenziali rischi posti dalla trivellazione offshore e dal trasporto di idrocarburi e gas.

1.3 Pur sostenendo la dotazione finanziaria proposta, il CESE è dell'avviso che essa possa risultare insufficiente per realizzare, nel periodo di sette anni previsto, gli interventi necessari per far fronte ai seguenti problemi: l'aumento dei flussi di traffico (un maggior numero di petroliere e di navi gasiere in mare), l'incremento delle attività di sfruttamento dei giacimenti di petrolio e di gas nei mari che circondano l'UE nonché l'aumento del numero di paesi costieri e insulari che hanno aderito all'Unione. La limitata capacità di reazione alle emergenze potrebbe provocare un aumento dei costi esterni in caso di incidenti gravi.

1.4 A giudizio del CESE, il ricorso alle 19 navi attualmente previste per la totalità delle zone costiere dell'UE potrebbe risultare insufficiente per rafforzare le capacità degli Stati membri di contrastare l'inquinamento marino. Inoltre, i finanziamenti potrebbero essere insufficienti per sviluppare ulteriormente le immagini satellitari atte a individuare e a recuperare gli inquinanti emessi dalle navi nell'intera area dell'UE.

1.5 Il CESE incoraggia l'Agenzia a esercitare la sua nuova competenza per contribuire alla lotta contro la pirateria marittima. Gli strumenti di sorveglianza via satellite di cui è dotata saranno estremamente utili per individuare la presenza di navi pirata.

1.6 Il CESE si chiede se gli Stati membri dell'UE e i paesi limitrofi siano tuttora adeguatamente attrezzati per far fronte a incidenti gravi come quelli delle petroliere *Erika* e *Prestige*, o a disastri come l'esplosione della piattaforma petrolifera *Deepwater Horizon*.

1.7 Il CESE invita l'UE, i rispettivi Stati membri e i nuovi Stati costieri confinanti a rafforzare l'applicazione delle seguenti convenzioni regionali elencate nella relazione del regolamento proposto: la Convenzione di Helsinki, la Convenzione di Barcellona, l'Accordo di Bonn, la Convenzione OSPAR, l'accordo di Lisbona (che deve ancora entrare in vigore) e la Convenzione di Bucarest.

1.8 Il CESE invita l'Agenzia a intervenire per localizzare gli impianti inadeguati di raccolta dei residui di idrocarburi nei porti dell'UE e in quelli dei paesi vicini.

2. La proposta della Commissione europea

2.1 Il 3 aprile 2013 la Commissione europea ha presentato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul finanziamento pluriennale dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di intervento contro l'inquinamento causato dalle navi e l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi⁽¹⁾.

(¹) COM(2013) 174 final.

2.2 Il regolamento n. 2038/2006 ⁽²⁾ (del 18 dicembre 2006) ha stabilito il finanziamento pluriennale dell'azione dell'EMSA in materia di intervento contro l'inquinamento causato dalle navi per il periodo dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2013.

2.3 Il regolamento n. 100/2013 (del 15 gennaio 2013) ha attribuito all'EMSA alcuni nuovi compiti fondamentali: l'intervento contro l'inquinamento provocato dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi e l'estensione dei servizi prestati dall'Agenzia ai paesi che rientrano nella politica di allargamento e nella politica europea di vicinato ⁽³⁾. Il presente parere si prefigge essenzialmente di valutare l'adeguamento dei finanziamenti dell'Agenzia ai nuovi compiti attribuitigli. I finanziamenti proposti ammontano a 160,5 milioni di euro per un periodo di sette anni (dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2020).

3. Osservazioni generali

3.1 Il CESE sostiene l'incremento del bilancio dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) – proposto dal regolamento – che passa da 154 milioni a 160,5 milioni di euro per il periodo dal 2014 al 2020. Ribadisce inoltre il proprio sostegno all'estensione delle competenze dell'Agenzia prevista dal regolamento n. 100/2013. Tale sostegno è in linea con una serie di pareri elaborati dal CESE ⁽⁴⁾ che vertono sul ruolo dell'Agenzia.

3.2 Il regolamento n. 100/2013 conferisce all'EMSA la competenza di intervenire nei casi di inquinamento da idrocarburi provocato da piattaforme offshore petrolifere e gassifere, oltre che nei casi di inquinamento causato da navi. Tale competenza le è stata conferita a seguito dell'esplosione della piattaforma petrolifera *Deepwater Horizon* e della successiva fuoriuscita di petrolio nel Golfo del Messico nell'aprile 2010. Il CESE è consapevole del fatto che l'obiettivo generale della proposta della Commissione è quello di garantire che l'UE presti un'assistenza efficace mediante l'EMSA negli interventi contro l'inquinamento causato dalle navi e l'inquinamento causato dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi, fornendo servizi sostenibili di intervento antinquinamento agli Stati membri colpiti. Pertanto gli Stati membri possono tenere conto di tale sostegno nell'elaborazione e nella revisione dei loro piani nazionali di intervento contro l'inquinamento marino.

3.3 Al CESE sembra di capire che il bilancio proposto sia destinato a permettere all'EMSA di mantenere la sua rete di navi antinquinamento di pronto intervento distribuita tra le diverse aree marittime dell'UE e che un numero limitato di nuove navi per il recupero degli idrocarburi sarà impiegato per combattere l'inquinamento causato dalle navi e dalle piattaforme offshore. Non sono nemmeno previsti finanziamenti per migliorare le

attrezzature per il recupero del petrolio che potrebbero dare risultati non ottimali nel periodo 2014 - 2020.

3.4 Il CESE comprende che il servizio di monitoraggio degli impianti petroliferi offshore per l'individuazione degli scarichi illegali denominato *CleanSeaNet* verrà prestato principalmente ricorrendo all'impiego congiunto delle immagini satellitari richieste per il monitoraggio dell'inquinamento causato dalle navi. Il CESE rammenta un suo precedente parere ⁽⁵⁾, in cui affermava che "dati gli elevati costi di un tale servizio, il Comitato reputa che sia necessario ottimizzare l'impiego delle risorse e, in particolare, coordinare tra gli Stati membri l'uso delle immagini; ciò potrebbe consentire notevoli risparmi. Al tempo stesso, sono opportuni investimenti per migliorare la raccolta delle immagini in tutte le aree marittime europee in quanto l'attuale copertura non è del tutto completa, specialmente nell'area del Mediterraneo".

3.5 Il CESE comprende che i finanziamenti non saranno destinati a prestare assistenza tecnica né a sviluppare le capacità nei paesi partner della politica europea di vicinato.

3.6 L'adozione della proposta di regolamento coincide con un momento critico, vale a dire con la scoperta di nuove fonti energetiche nell'UE. Nel Mediterraneo orientale, in particolare, la scoperta di nuovi giacimenti sottomarini di gas e di petrolio e le conseguenti attività di trivellazione per procedere al loro tempestivo sfruttamento rappresentano una sfida per le capacità dell'EMSA di rispondere ai potenziali rischi. L'Agenzia dovrebbe poter contare su maggiori finanziamenti per svolgere appieno il suo ruolo in questo contesto. L'aumento del traffico di navi e, in particolare, di petroliere e di navi per il trasporto di gas naturale liquefatto, la scoperta di nuovi giacimenti di gas e le conseguenti attività di trivellazione richiederanno un numero più elevato di navi nel Mediterraneo e nel Mar Nero. Diciannove navi per tutte le zone costiere dell'UE per il periodo 2014-2020 è una stima molto ottimistica che, date le circostanze, potrebbe risultare estremamente modesta.

3.7 L'estensione delle competenze dell'EMSA in questo ambito richiederà l'ulteriore sviluppo del servizio di riprese satellitari che permette di effettuare la sorveglianza, individuare rapidamente l'evento inquinante e identificare le navi o gli impianti per l'estrazione di idrocarburi e di gas che ne sono responsabili. Occorre migliorare la disponibilità dei dati e l'efficacia della reazione all'inquinamento.

3.8 Il CESE si chiede se gli Stati membri dell'UE e i paesi limitrofi siano tuttora adeguatamente attrezzati per far fronte a incidenti gravi come quelli delle petroliere *Erika* e *Prestige*, o a disastri come l'esplosione della piattaforma petrolifera *Deepwater Horizon*.

3.9 Alla luce delle precedenti considerazioni, il CESE ritiene indispensabile prevedere maggiori risorse per realizzare i seguenti progetti: sostituire le attrezzature destinate all'intervento contro l'inquinamento da idrocarburi presenti sulle navi oggetto di contratti; fornire navi "stand-by" supplementari per il recupero degli idrocarburi atte a coprire zone in cui siano presenti

⁽²⁾ GU L 394 del 30.12.2006, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 39 del 9.2.2013, pag. 30.

⁽⁴⁾ GU C 76 del 14.3.2013, pag. 15.
GU C 299 del 4.10.2012, pag. 153.
GU C 48 del 15.2.2011, pag. 81.
GU C 44 dell'11.2.2011, pag. 173.
GU C 255 del 22.9.2010, pag. 103.
GU C 277 del 17.11.2009, pag. 20.
GU C 211 del 19.8.2008, pag. 31.
GU C 28 del 3.2.2006, pag. 16.
GU C 108 del 30.4.2004, pag. 52.

⁽⁵⁾ GU C 28 del 3.2.2006, pag. 16.

impianti offshore che attualmente non si trovano entro una distanza geografica ragionevole (ad esempio nell'Artico); acquistare agenti di dispersione e attrezzature supplementari per far fronte alle fuoriuscite di idrocarburi in alto mare; estendere i servizi *CleanSeaNet* alle zone in cui siano presenti impianti offshore e fornire il sostegno necessario per prestare assistenza ai paesi interessati dalla politica europea di vicinato.

3.10 Il CESE incoraggia l'Agenzia a esercitare le sue nuove competenze per contribuire alla lotta contro la pirateria marittima. I dati e gli strumenti a disposizione dell'EMSA, soprattutto gli strumenti di sorveglianza via satellite di cui è dotata, saranno utili per individuare la presenza di navi pirata. La fornitura di dati relativi al posizionamento delle navi dovrebbe divenire uno dei compiti principali dell'Agenzia, anche se sempre su richiesta delle autorità nazionali. Il CESE ribadisce la necessità che l'EMSA presti assistenza nella lotta contro la pirateria, come del resto aveva già sottolineato nel suo parere sul tema *La pirateria marittima: potenziare la risposta dell'UE* (16 gennaio 2013) e nell'audizione pubblica sul medesimo argomento (24 gennaio 2013).

4. Osservazioni specifiche

4.1 Articolo 2 – Definizioni

La definizione di "idrocarburi" proposta dal regolamento fa riferimento alla definizione stabilita dalla Convenzione internazionale sui preparativi, la reazione e la cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi del 1990. Il CESE invita l'UE e i suoi Stati membri a rafforzare l'attuazione di tale Convenzione.

4.2 Articolo 2 – Definizioni

La definizione di "sostanze pericolose e nocive" fa riferimento alla definizione prevista dal Protocollo sulla preparazione, reazione e cooperazione in materia di incidenti inquinanti mediante sostanze pericolose e nocive del 2000. Il CESE invita l'UE e gli Stati membri che non l'abbiano già fatto ad aderire al Protocollo e a procedere alla sua esecuzione.

4.3 Articolo 4 - Finanziamento dell'Unione

4.3.1 A giudizio del CESE, il sostegno offerto dall'EMSA ai paesi interessati dalla politica di allargamento e dalla politica europea di vicinato dovrebbe essere finanziato dai programmi esistenti dell'UE destinati a tali paesi e non dovrebbe rientrare in questo quadro finanziario pluriennale.

4.3.2 Pur sostenendo la dotazione finanziaria proposta, il CESE dubita che possa essere sufficiente per realizzare, nel periodo di sette anni previsto, gli interventi necessari per far fronte ai seguenti problemi: aumento dei flussi di traffico (un maggior

numero di petroliere e di navi gasiere in mare) e incremento delle attività di trivellazione nel quadro dello sfruttamento di giacimenti di petrolio e di gas nei mari che circondano l'UE. La ridotta capacità di reazione alle emergenze potrebbe provocare un aumento dei costi esterni in caso di incidenti gravi.

4.4 Articolo 5 - Capacità di monitoraggio esistenti

Per quanto riguarda l'elenco dei meccanismi antinquinamento pubblici e privati nell'UE, il CESE chiede con urgenza che si intervenga per includervi i meccanismi simili presenti nei paesi costieri vicini che non sono membri dell'Unione, dal momento che l'inquinamento marino non ha confini. Inoltre, benché il presente parere si limiti all'inquinamento accidentale, il CESE invita l'EMSA a intervenire per localizzare gli impianti inadeguati di raccolta dei residui di idrocarburi nei porti dell'UE e in quelli dei paesi costieri vicini. L'inquinamento operativo – a differenza dell'inquinamento accidentale – è molto meno mediatico e clamoroso, però ha ripercussioni molto più gravi in termini di inquinamento totale dei mari.

4.5 Il CESE invita l'UE, i rispettivi Stati membri e i nuovi Stati costieri confinanti a rafforzare l'applicazione delle seguenti convenzioni regionali elencate nella relazione della proposta di regolamento: la Convenzione di Helsinki, la Convenzione di Barcellona, l'Accordo di Bonn, la Convenzione OSPAR, l'accordo di Lisbona (che deve ancora entrare in vigore) e la Convenzione di Bucarest. Secondo il Comitato è indispensabile promuovere le esercitazioni (congiunte) di lotta contro l'inquinamento organizzate da tali convenzioni e procedere allo scambio di esperti nel settore dell'inquinamento marino. Il programma di scambio di esperti nell'ambito dell'inquinamento marino Empollex dovrebbe pertanto incrementare tali scambi tra gli Stati membri.

4.6 Il CESE ribadisce la necessità che gli Stati costieri limitrofi attuino pienamente la "madre" di tutte le Convenzioni marittime, ovvero la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) del 1982, che dà fondamento giuridico all'azione in materia di lotta contro l'inquinamento marino, trivellazione dei fondali marini e trasporto marittimo sicuro sotto il profilo ambientale.

4.7 Le navi oggetto di contratti dispongono di ampie capacità di stoccaggio degli idrocarburi recuperati e di una vasta gamma di sistemi di recupero. Secondo il CESE, si dovrebbe consentire che le navi oggetto di contratti con l'EMSA siano utilizzate per le operazioni di alleggio e di trasferimento da nave a nave, nonché per lo stoccaggio degli idrocarburi recuperati in mare.

Bruxelles, 10 luglio 2013

Il presidente
della Comitato economico e sociale europeo
Henri MALOSSE