



DIREZIONE GENERALE DELLE POLITICHE INTERNE
DELL'UNIONE

UNITÀ TEMATICA B: POLITICHE STRUTTURALI E DI COESIONE

TRASPORTI E TURISMO

L'IMPATTO DI UN'EVENTUALE ESTENSIONE A LIVELLO UE DELLE ZONE DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI DI ZOLFO A TUTTO IL LITORALE EUROPEO

SINTESI

Sintesi

La presente nota informativa fornisce un'analisi approfondita dell'impatto di una decisione politica in merito alle zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA) in generale e a una loro ulteriore estensione a tutte le aree marittime del litorale europeo. A tal fine, sono riportate le informazioni di base e i risultati delle ricerche in materia utili al dibattito parlamentare sull'opportunità di estendere le SECA a tutte le regioni costiere dell'UE. Al di là dell'obiettivo di sostenere l'elaborazione di politiche, la nota include altresì fatti e cifre pertinenti e informazioni aggiornate relative ad altri pareri scientifici, sulla base delle conclusioni di un ampio studio sul tema.

Il presente documento è stato richiesto dalla commissione per i trasporti e il turismo.

AUTORI

HSBA – Prof. Dr. Orestis Schinas
Gruppo I3 – Jian Bani

AMMINISTRATORE RESPONSABILE

Piero Soave
Parlamento europeo
Dipartimento tematico B: Politiche strutturali e di coesione
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASSISTENZA REDAZIONALE

Nóra Révész

VERSIONI LINGUISTICHE

Originale: EN.
Traduzioni: DE, FR.

INFORMAZIONI SULL'EDITORE

Per contattare il Dipartimento tematico B o abbonarsi alla sua newsletter mensile, scrivere a: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manoscritto completato nel maggio 2012.
Bruxelles, © Unione europea, 2012.

Il documento è disponibile su Internet al sito:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ

Le opinioni espresse nel presente documento sono di responsabilità esclusiva dell'autore e non riflettono necessariamente la posizione ufficiale del Parlamento europeo.

Riproduzione e traduzione autorizzate, salvo a fini commerciali, con menzione della fonte, previa informazione dell'editore e con invio di una copia a quest'ultimo.

SINTESI

La presente nota informativa concerne i limiti rigorosi previsti per il tenore di zolfo nei combustibili marini, soprattutto nelle aree marine protette selezionate che sono particolarmente sensibili all'inquinamento atmosferico, le cosiddette zone di controllo delle emissioni di zolfo (SECA). Il suo obiettivo è anche analizzare i rischi associati all'estensione delle attuali SECA nell'Unione europea (UE) e prendere in considerazione l'eventuale introduzione di nuove zone di controllo delle emissioni di zolfo, compresa la possibilità di estendere le SECA a tutto il litorale dell'UE.

L'inquinamento atmosferico provocato dalle navi, incluso quello da ossidi di zolfo (SO_x), incide sulla salute e sull'ambiente. Il tema costituisce un'importante priorità politica, a livello europeo e internazionale. Si tratta di un problema complesso sul piano scientifico e politico, caratterizzato da conflitti d'interesse delle parti interessate.

Quadro normativo

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è responsabile della prevenzione dell'inquinamento marino provocato dalle navi, in particolare con la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (la convenzione MARPOL). L'allegato VI della convenzione MARPOL affronta il problema delle emissioni di SO_x e introduce la nozione di "SECA", ovvero zone soggette a severe limitazioni del tenore di zolfo.

- Attualmente, l'allegato VI impone limiti al tenore di zolfo in massa al 3,5% al di fuori delle SECA e all'1,0% all'interno di esse.
- Tali limiti saranno ridotti allo 0,5% al di fuori delle SECA nel 2020 (previa valutazione interlocutoria nel 2018) e allo 0,1% all'interno delle SECA nel 2015.

In linea teorica, la direttiva 2005/33/CE dell'Unione europea è conforme alle disposizioni e ai regolamenti dell'IMO per quanto concerne il tenore in zolfo dei combustibili e i metodi di adeguamento alle norme. A partire dal 1° gennaio 2010, gli Stati membri sono tenuti ad adottare tutte le misure necessarie a garantire che le navi ormeggiate in un porto dell'UE non utilizzino combustibili marini con un tenore in zolfo superiore allo 0,1% in massa.

Analisi del traffico

La decisione di un'eventuale estensione delle SECA dovrebbe essere assunta alla luce delle variazioni nei volumi di traffico. La zona marittima di principale rilevanza ai fini della presente nota è il Mediterraneo. Secondo le previsioni, il traffico e gli scambi aumenteranno e, benché i livelli delle emissioni in quanto saranno ridotti, l'incremento del traffico potrebbe accrescere le pressioni sull'ambiente. Sarebbe opportuno prendere in considerazione l'estensione delle SECA in prossimità delle acque europee quale strumento per ridurre il carico ambientale.

Sfide tecniche

L'introduzione di limiti sullo zolfo nei combustibili marini ha dato impulso alla ricerca tecnologica nel campo dell'abbattimento delle emissioni e dei combustibili alternativi. Di seguito sono riportati gli aspetti principali:

- sono a disposizione tecnologie di depurazione per far fronte alla maggior parte dei problemi tecnici e il cui costo d'installazione varia notevolmente in funzione del tipo, dell'età e delle dimensioni della nave;
- quale combustibile marino, il gas naturale liquefatto (GNL) costituisce un'alternativa promettente, a condizione che sia creata una fitta rete di punti di rifornimento lungo le coste europee;
- sono necessarie ulteriori ricerche nei settori dei depuratori ibridi e dello sviluppo di infrastrutture costiere di GNL;
- un quadro normativo stabile favorirà gli sforzi dei produttori volti ad affrontare le varie sfide tecniche.

Esperienza acquisita

L'impatto delle SECA esistenti nel Mare del Nord e nel Mar Baltico è stato oggetto di studi. I risultati indicano che:

- esiste oggi una cultura del rispetto delle norme, ma non è possibile stimare l'effettivo grado di conformità;
- sussistono problemi di controllo e applicazione delle norme che devono essere affrontati. La direttiva UE summenzionata potrebbe trovare una migliore applicazione se fosse inclusa nell'ambito dei protocolli relativi al Memorandum di intesa di Parigi;
- l'elusione normativa potrebbe ricondursi al prezzo elevato del combustibile conforme alle norme;
- i vantaggi offerti dalla riduzione delle emissioni di SOx sopravanzano i costi;
- è necessario dismettere quanto prima il tonnellaggio non conforme ai requisiti oppure implementare una nuova tecnologia;
- sarebbe opportuno elaborare scenari realistici ai fini di un'adeguata valutazione del costo della nuova normativa e di una ripartizione dei costi.

Problemi connessi ai combustibili

Fare previsioni sul futuro prezzo dei combustibili marini è una questione complicata. Tuttavia, è evidente che i combustibili a basso tenore di zolfo hanno un costo significativamente più elevato rispetto ai combustibili ad alto tenore di zolfo attualmente impiegati. Assumendo Rotterdam come "porto base", le previsioni indicano che i prezzi dei carburanti negli altri porti adibiti al rifornimento saranno superiori, soprattutto nell'Europa meridionale.

Le questioni connesse alla disponibilità e al prezzo dei combustibili a basso tenore di zolfo non sembrano essere oggetto di attenzione.

Su armatori e operatori graveranno oneri finanziari consistenti. Tuttavia, un abbassamento netto dei limiti aumenterà i benefici per la società.

Conclusioni e raccomandazioni

- È prevista una crescita del traffico marittimo, con un corrispondente aumento delle relative emissioni di SOx.
- Il trasporto navale costituisce la principale fonte di acidificazione in molti paesi europei.
- Ogni riduzione del carico ambientale apporterà ampi benefici alla società.
- Le tecnologie di depurazione sono già disponibili.
- Un abbassamento dei limiti consentiti per il tenore di SOx e un'estensione delle SECA europee darebbero impulso alla ricerca tecnologica nel campo dell'abbattimento delle emissioni e dei combustibili alternativi.
- Si attendono innovazioni tecniche e lo sviluppo di relativi cluster economici. La designazione di nuove zone SECA, in conformità del quadro IMO, favorirebbe l'applicazione efficace delle norme previste dall'attuale regime di controllo da parte dello Stato di approdo.
- La combinazione dei limiti SECA e dei requisiti del programma "Aria pulita per l'Europa" (CAFE)¹ aumenterebbe il previsto miglioramento della qualità dell'aria.
- Potrebbe verificarsi un trasferimento modale verso alternative o catene logistiche più inquinanti, ma il fenomeno non è stato quantificato e comporterebbe implicazioni pratiche per alcuni scambi commerciali intra-UE.

Alla luce di quanto precede, le raccomandazioni politiche possono essere così riassunte:

- l'estensione delle SECA a tutto il litorale dell'UE creerebbe condizioni uniformi per tutte le parti interessate e migliorerebbe la compatibilità tecnica delle flotte a corto raggio che servono i porti europei;
- anche i paesi terzi limitrofi dovrebbero adottare norme ambientali rigorose; per questo, sono necessarie collaborazione e comprensione sul piano politico;
- l'eventuale decisione di non estendere le SECA avrebbe l'effetto di perpetuare le incompatibilità tecniche, i problemi della concorrenza e un alto grado di esternalità;
- sono necessarie ulteriori ricerche per stimare l'effetto delle emissioni di zolfo in mare aperto sul surriscaldamento globale;
- occorre una valutazione completa del numero e della capacità dei punti di rifornimento di GNL necessari;
- l'UE e altre fonti di finanziamento mettono a disposizione le proprie risorse finanziarie; potrebbero rendersi necessari adeguamenti mirati ai termini di tali finanziamenti.

¹ L'obiettivo del programma della Commissione "Aria pulita per l'Europa" (CAFE, Clean Air for Europe) consiste nel definire una strategia integrata a lungo termine per combattere l'inquinamento atmosferico e proteggere dai suoi effetti la salute umana e l'ambiente. La Commissione ha recentemente avviato una revisione completa della sua politica sulla qualità dell'aria, fondata sulla strategia tematica sull'inquinamento atmosferico del 2005 e sull'iniziativa CAFE.