

**Interrogazione con richiesta di risposta scritta E-007642/2011
alla Commissione**

Articolo 117 del regolamento

Lena Ek (ALDE) e Olle Schmidt (ALDE)

Oggetto: Misure concrete per diminuire le emissioni di zolfo all'interno dell'area SECA

Nell'autunno del 2008 si è raggiunto un accordo nell'ambito del comitato per la salvaguardia dell'ambiente dell'OMI per una revisione del cosiddetto allegato VI della convenzione MARPOL, allo scopo di diminuire la percentuale di emissione di zolfo. La proposta consiste nella diminuzione delle percentuali ammesse di zolfo nel petrolio bunker.

Il trasporto marittimo a corto raggio ha contribuito con successo a spostare i trasporti dalla strada al mare. Gli adempimenti necessari per adeguarsi ai nuovi valori limite di emissione comportano, tuttavia, enormi costi per il trasporto marittimo a corto raggio ed è improbabile che sufficienti quantità di combustibile a basse emissioni siano disponibili a partire già dal 2015, fatto che può riportare i trasporti dal mare alla strada. Questo a sua volta comporta maggiori emissioni di CO₂.

È di estrema importanza segnalare che anche il trasporto marittimo contribuisce agli obiettivi ambientali dell'UE e al mantenere puliti i nostri mari e mari interni. Al contempo, le misure devono essere ottimali, affinché gli obiettivi siano raggiunti e per evitare che i problemi ambientali si riversino semplicemente da un settore all'altro.

Rimane ancora un punto interrogativo sulla concorrenza: dovranno adeguarsi agli stessi standard anche le imbarcazioni extraeuropee, come per esempio le navi russe nel mar Baltico, e come sarà verificato l'adempimento in questo caso?

1. Nella risposta a una precedente interrogazione scritta, la Commissione ha riferito che studierà possibili azioni per contrastare un cambio nelle modalità di trasporto dal mare alla strada, nel momento in cui i nuovi limiti saranno entrati in vigore. Può la Commissione chiarire quando saranno presentate le conclusioni su queste possibili azioni, basate su fatti scientifici? Può la Commissione chiarire se ci sarà tempo per analizzare le conclusioni delle ricerche di cui sopra, prima del cambiamento previsto nel 2015?
2. Ritiene la Commissione che un'entrata in vigore posticipata dei nuovi valori limite nel 2020 dia all'industria una reale possibilità di adeguarsi ai cambiamenti e prepararsi alla sostituzione del combustibile in modo che questo possa accadere senza causare un massiccio ritorno ai trasporti su strada, con i relativi problemi concernenti le emissioni di CO₂?
3. Può la Commissione chiarire in che modo il cambiamento di combustibile delle imbarcazioni si concilia con il sistema di scambio delle emissioni, ETS?
4. Può la Commissione chiarire in che modo la sostituzione del combustibile influenzerà il potere di concorrenza dei trasporti marittimi europei rispetto ai concorrenti extraeuropei?