



COMMISSIONE EUROPEA

*Bruxelles, 25.7.2012
C(2012) 5195 final*

Signor Presidente,

la Commissione desidera ringraziare il Senato italiano per la trasmissione del suo parere in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle imbarcazioni da diporto e le moto d'acqua {COM(2011) 456 definitivo}.

La Commissione si compiace dell'analisi approfondita a cui il Senato italiano ha sottoposto la proposta e del sostegno generale espresso nei confronti di quest'ultima, giudicata conforme ai principi di sussidiarietà e proporzionalità.

Il Senato italiano avanza soprattutto la richiesta di prendere in considerazione l'istituzione di limiti più stringenti rispetto a quelli attualmente in vigore per le emissioni acustiche. Raccomanda inoltre l'introduzione di un nuovo essenziale dispositivo di sicurezza per il regolamento automatico della velocità a una distanza inferiore a 200 m dalla costa o in altre circostanze in cui possa essere pregiudicata l'incolumità delle persone.

Scusandosi per il ritardo nella risposta, la Commissione desidera fornire i seguenti chiarimenti.

a) Posizione della Commissione in merito all'istituzione di limiti più stringenti per le emissioni acustiche

Dato che è previsto un periodo di transizione dai tre ai sei anni per riprogettare i motori delle imbarcazioni da diporto al fine di adeguarli ai nuovi requisiti sulle emissioni di gas di scarico, il Senato italiano raccomanda di utilizzare tale periodo anche per ridurre le emissioni acustiche del motore.

La Commissione ha valutato in maniera particolareggiata se sia possibile ridurre ulteriormente le emissioni acustiche delle imbarcazioni di diporto. Nella comunicazione al Consiglio e al Parlamento europeo (COM(2007) 313) sulla conclusione dello studio analitico sullo stato di avanzamento e delle evoluzioni della tecnologia e della legislazione riguardante le prestazioni ambientali dei motori delle imbarcazioni da diporto (TNO, 2004) si legge che per ridurre ulteriormente le emissioni acustiche occorre modificare lo scafo con conseguente notevole impatto sui costi finali dell'imbarcazione. Ulteriori dettagli sono contenuti nella valutazione di impatto

*Sen. Renato SCHIFANI
Presidente
Senato della Repubblica
Piazza Madama, 1
IT – 00186 ROMA*

che accompagna la direttiva riveduta¹. Questo documento valuta le diverse opzioni giungendo alla conclusione che l'unico modo per ridurre ulteriormente le emissioni acustiche è riprogettare il motore, operazione che comporta costi notevoli. L'impatto delle modifiche sarebbe comunque limitato. Va tenuto presente anche che, per ridurre in maniera significativa i limiti delle emissioni acustiche, occorrerebbe modificare lo scafo delle imbarcazioni. Ciò comporterebbe costi molto più elevati sproporzionati rispetto all'obiettivo da raggiungere. Inoltre, non si realizzerebbero economie di scala riducendo le emissioni acustiche e le emissioni di gas di scarico perché i due requisiti riguardano parti diverse e soluzioni distinte a livello di riprogettazione del motore. Pertanto, tenendo anche conto della difficile situazione economica del settore nautico, è stata privilegiata un'opzione che evita l'istituzione di misure che richiedono ulteriori adeguamenti sostanziali e costosi, in particolare quando il loro vantaggio immediato non è provato.

La Commissione raccomanda invece che le nuove restrizioni riguardino la riduzione del rumore percepito, il che non significa necessariamente introdurre limiti generali per le emissioni acustiche delle imbarcazioni. Nella valutazione d'impatto è stato dimostrato che il rumore percepito dipende dalla distanza dell'imbarcazione dalla costa, dalla sua velocità, dall'altezza delle onde e anche dal numero di imbarcazioni presenti. Questi fattori che contribuiscono all'insieme delle emissioni acustiche nei porticcioli e lungo le vie navigabili potrebbero essere disciplinati più facilmente limitando, con una regolamentazione locale specifica, l'uso o la velocità delle imbarcazioni in certi orari o certe zone. La proposta prevede la possibilità di tali restrizioni a livello locale all'articolo 5.

b) Posizione della Commissione sull'installazione di un dispositivo per la regolazione della velocità delle imbarcazioni nei porti

Il Senato italiano raccomanda l'introduzione di un dispositivo per la limitazione della velocità delle imbarcazioni da diporto, da attivare obbligatoriamente quando il natante si trovi a meno di 200 m dalla costa o in altre circostanze in cui possa essere pregiudicata l'incolumità delle persone. Anche se questo dispositivo impedirebbe di superare una determinata velocità in zone circoscritte, la decisione di attivarlo dipenderebbe sempre dal pilota dell'imbarcazione, che deve rispettare i limiti di velocità imposti nei porti. Il rispetto dei limiti di velocità sembra pertanto più direttamente collegato all'applicazione della legge. Il valore aggiunto di un requisito obbligatorio relativo all'installazione di un dispositivo per la limitazione della velocità non è dimostrato.

In conclusione, la Commissione ritiene che ulteriori restrizioni ai limiti delle emissioni acustiche per le imbarcazioni da diporto e le moto d'acqua non contribuirebbero efficacemente all'obiettivo previsto di limitare le emissioni acustiche. Tale obiettivo potrebbe essere realizzato più efficacemente attraverso altre soluzioni previste all'articolo 5 della proposta di revisione della direttiva sulle imbarcazioni da diporto.

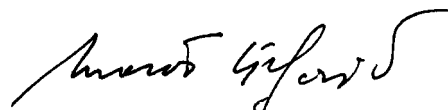
La Commissione non prevede di proporre l'introduzione di un altro requisito fondamentale di sicurezza relativo all'installazione di un dispositivo per la limitazione della velocità, perché il

¹ SEC(2011) 958 final

valore aggiunto di tale misura non è dimostrato e perché ritiene che il rispetto dei limiti di velocità dipenda essenzialmente da un'applicazione efficace della legge.

Auspicando la prosecuzione del nostro dialogo su questi importanti temi,

la prego di gradire, onorevole Presidente, i sensi della mia più alta considerazione.



Maroš Šefčovič
Vicepresidente