



**Bruxelles, 8 agosto 2018
(OR. en)**

11565/18

**MAR 105
FIN 610
ENV 549**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 31 luglio 2018

Destinatario: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.: COM(2018) 564 final

Oggetto: RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO
Valutazione intermedia del regolamento (UE) n. 911/2014 sul finanziamento pluriennale dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di intervento contro l'inquinamento marino causato dalle navi e dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 564 final.

All.: COM(2018) 564 final



Bruxelles, 31.7.2018
COM(2018) 564 final

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

**Valutazione intermedia del regolamento (UE) n. 911/2014 sul finanziamento pluriennale
dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di intervento
contro l'inquinamento marino causato dalle navi e dagli impianti per l'estrazione di gas
e idrocarburi**

{SWD(2018) 394 final}

INTRODUZIONE

Conformemente all'articolo 7 del regolamento (UE) n. 911/2014¹, la Commissione deve trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione del regolamento e procedere a una valutazione intermedia delle misure adottate dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) per intervenire contro l'inquinamento marino causato dalle navi e dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi.

La relazione e il suo allegato presentano i risultati dell'impiego del contributo dell'Unione nonché una valutazione della capacità dell'Agenzia di assolvere alle proprie responsabilità in modo efficace ed efficiente sul piano dei costi.

Tali risultati serviranno alla Commissione e al consiglio di amministrazione dell'EMSA per discutere l'eventuale pertinente riorientamento dell'assegnazione delle risorse e delle attività nell'ambito della programmazione annuale e pluriennale dell'Agenzia.

CONTESTO

L'ambiente marino, le coste e i cittadini hanno subito le conseguenze di grandi sversamenti di idrocarburi in passato. Petroliere come la *Torrey Canyon* (1967), l'*Amoco Cadiz* (1978), l'*Erika* (1999) e la *Prestige* (2002) hanno provocato catastrofi ambientali. La *Deepwater Horizon* (2010), nel Golfo del Messico, ha evidenziato i gravi rischi che sono associati anche agli impianti per l'estrazione di idrocarburi e di gas e alla trivellazione esplorativa. La maggiore consapevolezza degli effetti socioeconomici e ambientali degli sversamenti di idrocarburi² ha promosso una significativa evoluzione nel tempo delle strutture di preparazione e intervento negli Stati membri e nell'industria.

In seguito alla catastrofe della *Prestige*, che ha evidenziato l'assenza di mezzi per il recupero degli idrocarburi in mare all'epoca, si era deciso di intervenire a livello dell'UE istituendo una capacità integrativa per aiutare gli Stati costieri dell'Europa a rispondere in maniera rapida, efficace ed efficiente a un grave sversamento di idrocarburi. Nel 2004 l'Agenzia europea per la sicurezza marittima era stata incaricata di fornire agli Stati membri tale capacità integrativa. Essa non dovrebbe sostituire le capacità nazionali (a livello nazionale o regionale), ma fornire i mezzi supplementari necessari nel caso di un grave incidente.

In seguito alla catastrofe della *Deepwater Horizon*, provocata da una piattaforma di perforazione petrolifera al largo della costa, era stata applicata la stessa logica secondo cui l'EMSA potrebbe intervenire in caso di grave incidente, non sostituendo la responsabilità primaria del settore del gas e degli idrocarburi di essere dotato di mezzi di intervento propri.

Negli ultimi anni non si sono verificate catastrofi di portata analoga nelle acque dell'Unione, principalmente a seguito dei progressi compiuti affinché i livelli di sicurezza e prevenzione siano uno sforzo comune di attori privati, amministrazioni marittime nazionali,

¹ Regolamento (UE) n. 911/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sul finanziamento pluriennale dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di intervento contro l'inquinamento marino causato dalle navi e dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi (GU L 257 del 28.8.2014).

² A titolo di esempio, lo studio pubblicato dalla Fundación Barrié de la Maza sull'impatto dello sversamento di petrolio della *Prestige* nel 2003 ha stimato il costo dell'operazione di disinquinamento della costa intorno ai 2,5 miliardi di EUR, di cui circa 2,2 miliardi di EUR spesi nei primi due anni. Vari autori (associazioni di economisti professionisti della Galizia) hanno stimato che il danno economico totale nell'arco di dieci anni è stato pari a circa 5 miliardi di EUR.

regolamentazione internazionale e politica dell'UE. Lo sviluppo e l'efficace attuazione dell'acquis dell'UE sulla sicurezza marittima, che permette l'applicazione uniforme di norme rigorose, ha rappresentato un punto di svolta riguardo a potenziali casi di sversamento di idrocarburi e inquinamento marino nelle acque dell'Unione.

Tuttavia, alcuni incidenti, come il naufragio della petroliera *Agia Zoni II* avvenuto nelle acque della Grecia nel settembre 2017, hanno illustrato l'importanza di mantenere una capacità di intervento eterogenea ed efficace in caso di sversamento di idrocarburi. Esistono inoltre prove che attestano il persistere dei rischi associati al trasporto di idrocarburi e alle attività offshore nel settore degli idrocarburi e del gas, con il costante aumento del volume dei trasporti marittimi e l'espansione delle attività di trivellazione esplorativa ed estrazione.

ATTIVITÀ DI INTERVENTO ANTINQUINAMENTO DELL'EMSA

Ai sensi del suo regolamento istitutivo³, l'EMSA ha il compito di:

- sostenere su richiesta con mezzi supplementari, in un modo efficiente in termini di costi, i meccanismi d'intervento antinquinamento degli Stati membri;
- fornire agli Stati membri e alla Commissione assistenza tecnica e scientifica nel settore dell'inquinamento marino causato dalle navi e dagli impianti per l'estrazione di idrocarburi e di gas.

Servizi di intervento antinquinamento da idrocarburi

La rete di navi antinquinamento di pronto intervento dell'EMSA è stata istituita e mantenuta tramite procedure d'appalto annuali a partire dal 2005. Questo servizio si basa sul noleggio a lungo termine di navi mercantili, che sono adattate per diventare navi antinquinamento di pronto intervento occasionali. Quando non devono intervenire in caso di sversamento, svolgono le loro normali attività commerciali a patto di rimanere entro un raggio di 24 ore che consente il loro rapido intervento in presenza di un'emergenza. Il servizio integra le risorse e i dispositivi che sono già stati istituiti a livello nazionale e regionale.

In seguito all'estensione del suo mandato nel 2013 per intervenire in caso di inquinamento provocato da impianti per l'estrazione di idrocarburi e di gas, l'Agenzia ha potenziato la capacità di intervento della sua flotta di navi. Lo ha fatto principalmente aggiungendo alcuni mezzi per l'irrorazione di disperdenti su taluni dispositivi in zone in cui questa tecnica di intervento è accettata dagli Stati costieri oppure migliorando la capacità delle navi di gestire atmosfere esplosive e contenenti vapori⁴. L'EMSA ha messo a disposizione scorte di disperdenti e sistemi per l'applicazione dei disperdenti dalle navi, che sono destinati essenzialmente a essere utilizzati in occasione di gravi episodi di inquinamento provocati da impianti per l'estrazione di idrocarburi e gas, ma che possono essere impiegati anche nel caso di inquinamento causato dalle navi.

Un altro sviluppo della capacità di intervento dell'Agenzia è stata l'attuazione del programma "Servizio di assistenza con attrezzature". Il programma intendeva diversificare maggiormente l'insieme di strumenti di intervento antinquinamento dell'EMSA attraverso la fornitura di

³ Regolamento (UE) n. 100/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, recante modifica del regolamento istitutivo dell'Agenzia (CE) n. 1406/2002 che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 39 del 9.2.2013).

⁴ Fuoriuscite nuove e costanti di idrocarburi dagli impianti offshore creano atmosfere esplosive e contenenti vapori. Per riuscire a intervenire presso la fonte dello sversamento, le navi e le attrezzature devono essere adattate per far fronte a un punto di infiammabilità inferiore a 60° C e per evitare di creare un pericolo.

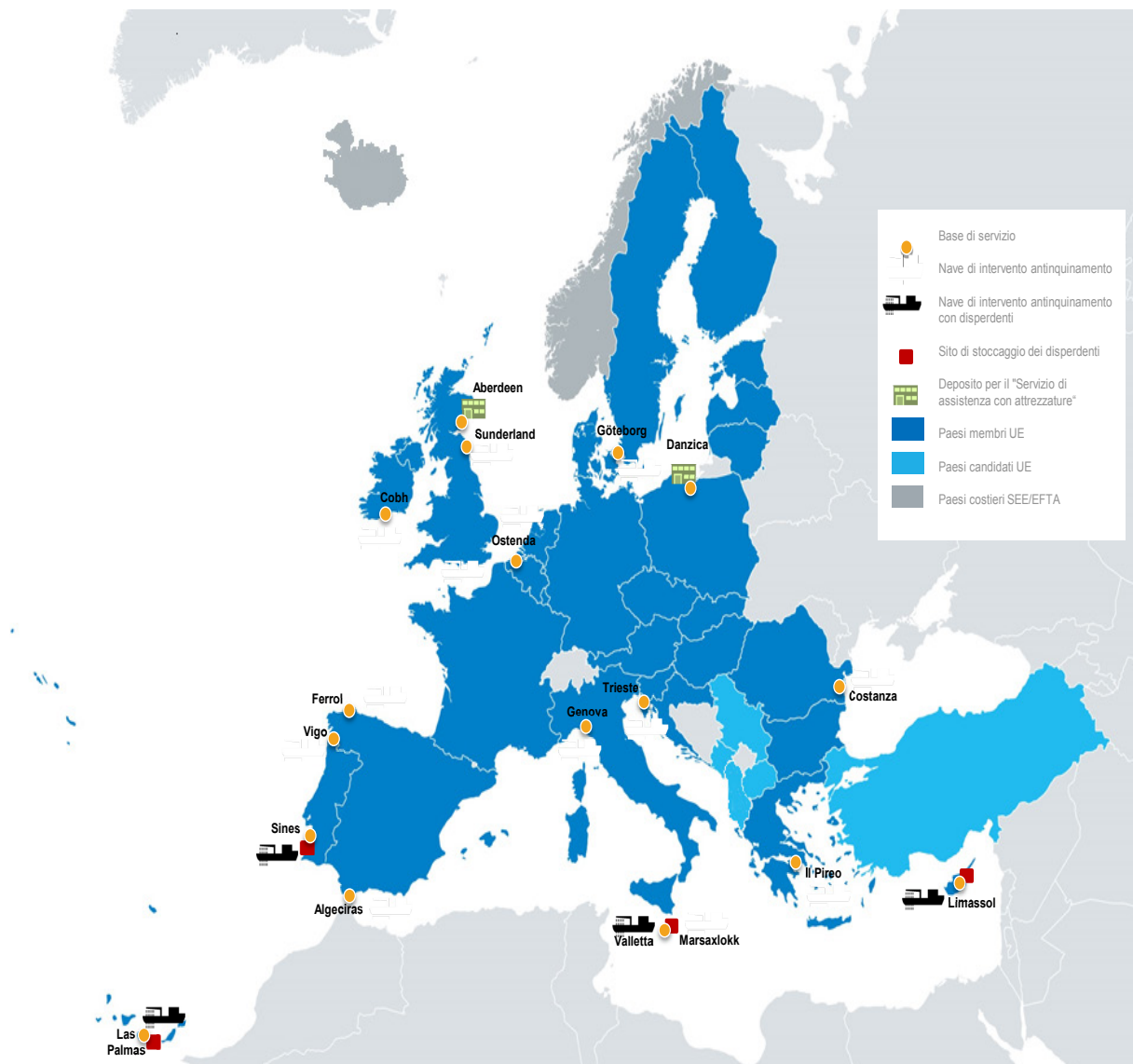
attrezzature specialistiche a sé stanti. Dal 2016 sono stati realizzati due depositi per tali attrezzature nel Mare del Nord e nel Mar Baltico.

Alla fine del 2016, la capacità di intervento dell'Agenzia contro l'inquinamento da idrocarburi comprendeva i seguenti dispositivi:

- 17 navi antinquinamento di pronto intervento completamente attrezzate per il recupero meccanico di idrocarburi, di cui 4 dotate altresì di mezzi per l'irrorazione di disperdenti;
- 4 siti di stoccaggio dei disperdenti;
- 2 depositi per il Servizio di assistenza con attrezzature.

La distribuzione dei dispositivi di intervento antinquinamento dell'EMSA alla fine del 2016 è illustrata nel grafico 1.

Grafico 1 - Distribuzione dei dispositivi di intervento antinquinamento dell'EMSA nelle acque europee alla fine del 2016



Fonte: EMSA

CleanSeaNet

Oltre agli sversamenti di idrocarburi a seguito di incidenti, anche gli scarichi illeciti, accidentali o intenzionali, di idrocarburi (e di altre sostanze) nell'ambiente marino rappresentano una grave fonte di inquinamento marino, che è meno visibile, ma non meno dannosa. Con l'adozione della direttiva (CE) n. 35/2005 relativa all'inquinamento provocato dalle navi⁵, il compito di rilevare gli sversamenti, compresi gli scarichi illeciti in mare, è stato integrato nelle attività dell'EMSA nell'ambito della capacità di intervento dell'Agenzia. Di conseguenza, nel 2007 è stato istituito CleanSeaNet, il servizio di sorveglianza satellitare per il rilevamento di chiazze di idrocarburi.

Nel momento in cui è rilevato un possibile sversamento di idrocarburi nelle acque nazionali, un messaggio di allerta è inviato al paese competente. Nei casi di sversamenti che presentano un livello di allerta elevato, i servizi di supporto marittimo dell'EMSA possono contattare lo Stato costiero per assicurarsi che il messaggio di allerta sia stato ricevuto e per offrire ulteriore supporto. Le immagini analizzate sono a disposizione dei punti di contatto nazionali quasi in tempo reale, meno di 30 minuti dopo l'acquisizione dell'immagine da parte del satellite. Il servizio prevede il rilevamento di potenziali inquinanti combinando l'immagine acquisita dal satellite con le informazioni sul traffico navale. Dopo aver ricevuto le informazioni arricchite, l'autorità nazionale decide in merito all'intervento operativo adeguato, per esempio l'invio di un mezzo come un aeromobile per controllare la zona e verificare lo sversamento oppure la richiesta che la nave sia ispezionata nel porto di scalo successivo.

Attività riguardanti le sostanze pericolose e nocive

Riguardo all'inquinamento chimico provocato dalle navi, la necessità di affrontare i rischi associati a questo tipo di inquinamento ha dato luogo a consultazioni con gli Stati membri e la Commissione e alla decisione che l'intervento dell'ESMA dovrebbe concentrarsi sulla fornitura rapida di informazioni e consulenze specializzate sulle sostanze chimiche durante un'emergenza a sostegno del processo decisionale dell'eventuale parte richiedente. Il problema principale che gli addetti all'emergenza devono affrontare dinanzi a un incidente chimico è di fatto l'accesso ai dati relativi al carico e la consulenza specializzata in materia di risposta alle emergenze, compresa una breve valutazione del rischio, poiché le sostanze chimiche sono trasportate sia alla rinfusa che in colli e, se entrano in contatto, possono interagire.

FINALITÀ DEL REGOLAMENTO (UE) N. 911/2014

Per sostenere questa serie di azioni di intervento antinquinamento marino, la Commissione ha riconosciuto che l'Agenzia dovrebbe poter assumere impegni finanziari a lungo termine per offrire un supporto operativo adeguato e sostenibile alla Commissione e agli Stati membri, utilizzando i servizi forniti dal settore. Nel 2005 la Commissione ha pertanto proposto⁶ la creazione di un quadro finanziario pluriennale per le attività di intervento antinquinamento dell'Agenzia. La prima dotazione finanziaria per il periodo 2007-2013 ammontava a 154 milioni di EUR. La dotazione finanziaria per l'attuale periodo 2014-2020 è di

⁵ Direttiva 2009/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni per violazioni (GU L 280 del 27.10.2009).

⁶ COM(2005) 210 final/2: *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 recante modifica del regolamento (CE) n. 1406/2002.*

160,5 milioni di EUR, leggermente superiore per far fronte all'estensione del mandato comprendente gli impianti per l'estrazione di idrocarburi e gas.

La prospettiva pluriennale fissata nel regolamento (UE) n. 911/2014 intendeva garantire la certezza del diritto e fornire un quadro stabile per consentire all'Agenzia di concludere contratti pluriennali con l'industria in relazione sia alle navi antinquinamento di pronto intervento che all'organizzazione di CleanSeaNet.

RISULTATI DELLA VALUTAZIONE INTERMEDIA

L'analisi svolta dalla Commissione e sostenuta da uno studio esterno⁷ ha evidenziato che, in linea con il suo mandato di offrire capacità supplementari agli Stati membri, e tenendo altresì conto delle risorse del settore, l'EMSA si è concentrata su attività che integravano le risorse esistenti, risultando al contempo efficiente in termini di costi. Nel caso specifico dei rischi associati agli impianti per l'estrazione di idrocarburi e gas, che determinano una fuoriuscita prolungata e una quantità di idrocarburi sversati potenzialmente maggiore⁸, l'Agenzia è stata in grado di adattare la sua capacità di intervento alle esigenze comportate da tali sversamenti.

È tuttavia opportuno osservare che l'analisi è stata limitata dalla difficoltà di valutare l'efficacia, l'efficienza, la pertinenza e il valore aggiunto di una capacità che rappresenta sostanzialmente una copertura in caso di un grande sversamento di idrocarburi e che pertanto non è attivata fino al momento in cui non si verifica un grave incidente di questo tipo.

Per quanto riguarda l'analisi dell'impatto socioeconomico ed ecologico dell'azione dell'EMSA a livello europeo, la valutazione dell'entità del danno socioeconomico ed ecologico che può essere evitato grazie ai servizi di intervento dell'Agenzia dovrebbe essere considerata con la massima cautela, poiché gli episodi passati mostrano una discrepanza notevole tra i danni stimati e i danni effettivamente valutati e risarciti⁹.

Servizi di intervento antinquinamento da idrocarburi

Alla luce dell'ingente dotazione finanziaria assegnata alla rete delle navi antinquinamento di pronto intervento, che rappresenta la parte più cospicua del bilancio destinato alle azioni di intervento antinquinamento dell'EMSA, è stato attuato uno sforzo particolare per analizzare l'efficienza di tale capacità. I tentativi compiuti per valutare l'efficacia in termini di costi dell'attuale modello di navi noleggiate suggerisce che le attività di intervento antinquinamento da idrocarburi dell'EMSA sarebbero efficaci in termini di costi se paragonate alle conseguenze economiche che deriverebbero dall'assenza di capacità da parte dell'Agenzia di fare adeguatamente fronte a uno sversamento di idrocarburi e di impedire che tale fuoriuscita raggiunga il litorale¹⁰. Si può inoltre concludere che l'EMSA ottempera ai requisiti del suo

⁷ Studio sull'efficienza e sull'efficacia in termini di costi dei servizi di intervento antinquinamento da idrocarburi dell'EMSA, Relazione finale destinata all'Agenzia europea per la sicurezza marittima, Contratto EMSA/NEG/08/2016, aprile 2017.

⁸ A titolo di paragone, la *Deepwater Horizon* ha causato uno sversamento di 800 000 tonnellate di petrolio, rispetto alle 20 000 tonnellate fuoriuscite a seguito dell'incidente dell'*Erika* e alle 64 000 tonnellate riversatesi nell'Atlantico dopo il naufragio della *Prestige*.

⁹ Nell'incidente dell'*Erika*, ad esempio, il danno complessivo derivante dall'incidente era stato stimato in vari studi a 1 370 milioni di EUR, mentre, utilizzando come riferimento il risarcimento versato, i danni complessivi riconosciuti si aggirano intorno ai 322,5 milioni di EUR.

¹⁰ Rispetto al costo medio per tonnellata di petrolio recuperato sulla costa di 5 744 EUR (sulla base dei dati disponibili sui costi storici), quando si utilizzano le navi per il recupero degli idrocarburi in mare dell'EMSA, i costi complessivi per tonnellata sono di 287-681 EUR/tonnellata, per cui dalle 20 alle 8 volte inferiori.

mandato entro (e non oltre) la dotazione finanziaria assegnata a tale scopo in maniera efficiente sotto il profilo dei costi. Tale conclusione si basa sul fatto che il livello di servizi attualmente forniti dall'EMSA non potrebbe essere replicato a un costo inferiore utilizzando i modelli alternativi praticabili descritti nello studio esterno.

La suddetta conclusione è suffragata dalle varie valutazioni delle attività dell'EMSA in questo settore nonché dal riscontro delle parti interessate. Il valore (operativo) aggiunto di tale quadro è stato confermato. Le specifiche tecniche del servizio di recupero degli idrocarburi in mare fornito attraverso la rete delle navi antinquinamento di pronto intervento sono state riconosciute idonee allo scopo.

Le tabelle riportate di seguito illustrano il modo in cui la capacità dell'EMSA integra le capacità nazionali. Conformemente al suo mandato, l'EMSA si è concentrata su mezzi destinati a far fronte a sversamenti di grande entità, un investimento che gli Stati membri non avrebbero potuto realizzare a livello nazionale.

Tabella 1 - Navi di intervento antinquinamento da idrocarburi degli Stati membri e dell'EMSA

Capacità di stoccaggio	Numero di navi			Capacità di stoccaggio (m ³)	
	di Stati EFTA membri	Stati membri (Stati)	e EMSA	Stati membri	EMSA
< 200 m ³	172		0	8.861	0
200 m ³ - 700 m ³	56		0	17.311	0
700 m ³ - 1500 m ³	23		1	24.935	997
> 1 500 m ³	19		17	70.553	62.475

Conformemente al suo mandato, l'EMSA ha stipulato contratti con navi per il recupero di idrocarburi con un'elevata capacità di stoccaggio, permettendo così di ridurre la necessità di fare frequentemente scalo per scaricare gli idrocarburi recuperati e ottimizzando in tal modo i tempi di recupero in mare. In altre parole, le 17 navi dell'Agenzia hanno pressoché la stessa capacità di stoccaggio di tutte le navi degli Stati membri di capacità analoga.

Tabella 2 - Attrezzature per l'intervento contro l'inquinamento da idrocarburi degli Stati membri e dell'EMSA

	Quantità	
	Stati membri	EMSA
Sistemi di contenimento e recupero	16	12
Barriere di contenimento	2	2
Barriere ignifughe	1	8
Bracci di dragaggio	12	19
Disperdenti (tonnellate)	~ 3 500	800

Soprattutto, lo studio a sostegno della valutazione ha inoltre dimostrato che l'esistenza dei servizi di intervento antinquinamento da idrocarburi dell'EMSA, che integrano le risorse nazionali e private, non sembra avere un effetto negativo sul livello di preparazione degli Stati membri dell'UE e dei paesi EFTA. Questa tendenza è rimasta stabile nel periodo analizzato e sembra destinata a rimanere invariata da qui al 2020.

CleanSeaNet

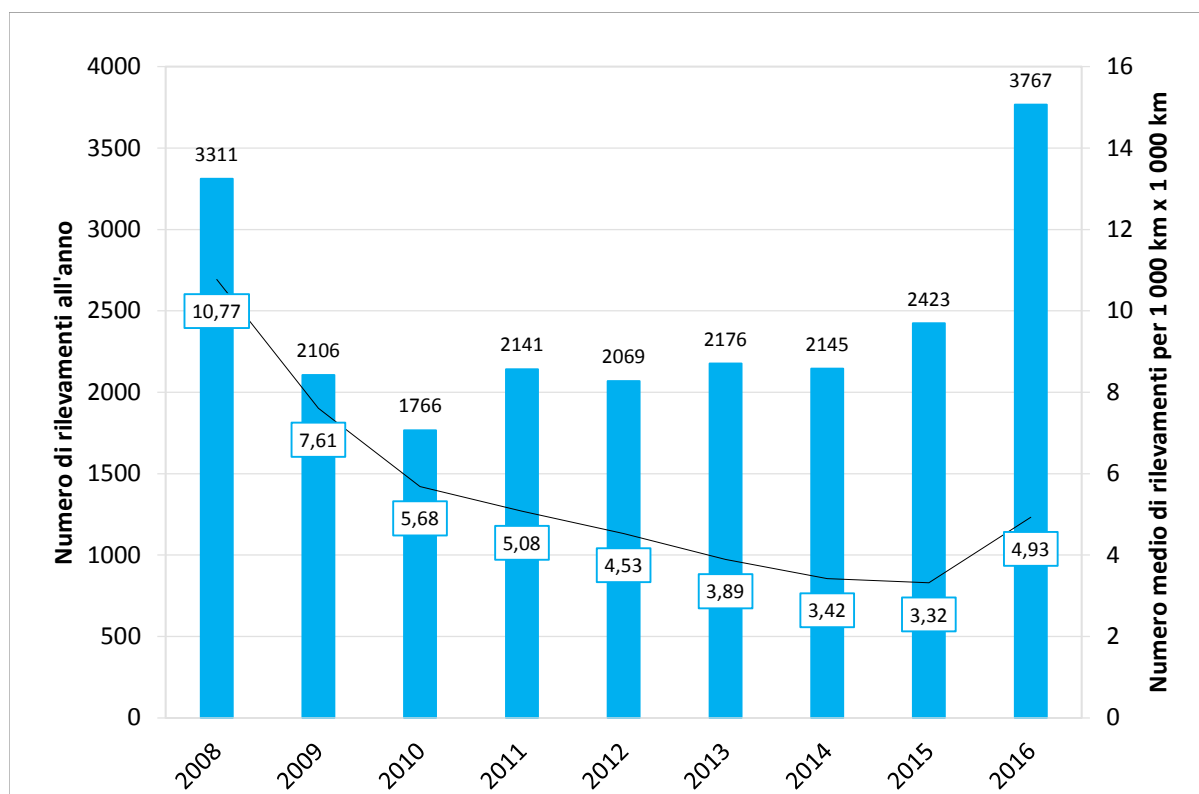
Per quanto riguarda CleanSeaNet, il servizio di sorveglianza satellitare per il rilevamento di chiazze di idrocarburi, la valutazione conclude che è pertinente e costituisce uno strumento utile per gli Stati membri. Occupa una posizione ottimale a livello dell'UE, poiché copre tutte le acque marine europee e oltre e fornisce un grande valore aggiunto. Garantisce una panoramica e una valutazione uniformi dell'andamento degli scarichi nonché l'effetto deterrente del programma di monitoraggio degli sversamenti. È pertinente rispetto alle esigenze e alle tendenze attuali, considerato il livello costante degli scarichi intenzionali o degli sversamenti accidentali nelle acque dell'UE. Inoltre, associato all'attuazione di Copernicus, il programma di osservazione della Terra, è coerente con un ampio ventaglio di altre politiche UE in materia di sorveglianza marittima.

L'utilizzo dei satelliti gestiti dall'Agenzia spaziale europea ha permesso di ridurre considerevolmente i costi del servizio poiché le licenze sono disponibili a titolo gratuito. Nel periodo 2014-2016, i costi del servizio per 1 000 km² monitorati sono diminuiti del 22% circa. Dalla seconda metà del 2016 l'EMSA ha ordinato un numero proporzionalmente maggiore di prodotti Sentinel-1 di osservazione della Terra, e questa tendenza è destinata ad aumentare ulteriormente nei prossimi anni. Utilizzando i satelliti Sentinel 1-A e Sentinel 1-B, il servizio CleanSeaNet è in grado di fornire una copertura satellitare migliore, riducendo simultaneamente i costi del servizio.

Per quanto riguarda l'impatto del servizio CleanSeaNet in termini di effetto deterrente, come illustrato nel grafico 2, la tendenza generale registrata per la maggior parte degli ultimi dieci anni è stata una riduzione di anno in anno del numero di possibili sversamenti rilevati per milione di km² monitorato. La marcata diminuzione su base annua nel periodo 2008-2010 ha coinciso con la crisi economica nonché con una maggiore consapevolezza dei problemi relativi all'inquinamento marittimo e con una migliore fornitura di impianti portuali di raccolta nel continente; nel periodo 2010-2015, invece, la riduzione è più graduale.

Nel 2016 la tendenza si è invertita, con un aumento del numero di possibili sversamenti rilevati. L'inversione di tendenza del 2016 può essersi registrata per una serie di possibili motivi: l'introduzione dei satelliti Sentinel-1, che ha permesso di migliorare le capacità di rilevamento, l'ottimizzazione della pianificazione di CleanSeaNet e, in minor misura, un aumento del volume dei trasporti marittimi, che potrebbe avere determinato l'aumento dei rilevamenti.

Grafico 2 - CleanSeaNet 2008-2016: tendenze nel possibile inquinamento rilevato



Fonte: EMSA

Attività riguardanti le sostanze pericolose e nocive

In merito alle attività riguardanti le sostanze pericolose e nocive, che rappresentano una parte minore dell'impiego del contributo dell'Unione, la valutazione conclude che, sebbene siano meno note al pubblico, tali attività, prevalentemente incentrate sulla fornitura di informazioni specialistiche per far fronte a un'emergenza chimica, sono pertinenti e ritenute preziose dagli Stati membri. In media, questi ultimi attivano il servizio di consulenza specialistica dell'EMSA cinque volte all'anno.

CONCLUSIONI

Nel complesso, la valutazione intermedia conclude che l'EMSA ha istituito e gestisce un programma globale in materia di rilevamento, preparazione e intervento antinquinamento in linea con il suo mandato di integrare le capacità degli Stati membri costieri UE/EFTA di rispondere a incidenti su vasta scala. Le attività di intervento antinquinamento dell'EMSA apportano valore aggiunto e oggi continuano a essere pertinenti e coerenti con gli approcci preventivi a livello dell'UE e altre politiche unionali, ad esempio quella riguardante la protezione civile. Per quest'ultima è stato individuato un aspetto da migliorare al fine di fornire maggiore sostegno agli Stati membri in caso di emergenza, ossia la possibilità di agevolare il finanziamento dei costi di trasporto delle attrezzature per l'intervento contro l'inquinamento attraverso il meccanismo unionale di protezione civile¹¹.

¹¹ Decisione n. 1313/2013/UE.

Le attività di intervento antinquinamento dell'EMSA contribuiscono senza dubbio a proteggere l'ambiente marino, le coste e i cittadini in maniera migliore rispetto a quanto accadeva prima dell'istituzione di tali misure. Nell'ambito della dotazione finanziaria stabilita nel regolamento (UE) n. 911/2014, l'Agenzia è riuscita ad adattare la sua strategia sfruttando sinergie e attribuendo priorità alle attività per far fronte all'estensione del mandato volta a comprendere potenziali fuoriuscite da impianti per l'estrazione di idrocarburi e gas.

Nonostante questi risultati positivi, l'EMSA avvierà un ulteriore esercizio di valutazione dei rischi nel 2018-2019, come raccomandato dal suo consiglio di amministrazione. L'Agenzia lavorerà con le autorità regionali e nazionali per svolgere una sorta di prova di stress delle capacità esistenti al fine di individuare le eventuali esigenze di evoluzione a più lungo termine riguardo alle opzioni di intervento. Per il futuro, l'ultima revisione del mandato dell'EMSA¹², volta a promuovere la cooperazione in materia di funzioni di guardia costiera con l'Agenzia europea della guardia di frontiera e costiera (Frontex) e l'Agenzia europea di controllo della pesca, può incidere sull'attuazione delle attività di intervento antinquinamento dell'EMSA. La cooperazione richiede in particolare di esplorare la possibile condivisione delle risorse. L'EMSA ha sperimentato l'uso di vari tipi di navi per l'attuazione del suo mandato. Nell'ambito delle operazioni multimissione, l'Agenzia potrebbe contribuire fornendo alcune navi polivalenti in grado di svolgere funzioni di guardia costiera, controllo della pesca e intervento contro l'inquinamento da idrocarburi per l'uso condiviso tra l'EMSA e le autorità competenti.

Infine, per quanto riguarda il regolamento (UE) n. 911/2014 stesso, che indicava la dotazione finanziaria pluriennale disponibile nel periodo 2014-2020 e che scadrà dopo quella data, tale strumento si è rivelato utile per consentire all'Agenzia di realizzare le sue attività in materia di preparazione e intervento contro l'inquinamento. La complessa natura di alcune di tali attività, associata all'esigenza di sottoscrivere contratti pluriennali con l'industria, ha dato luogo all'iniziale necessità di certezza del diritto e di una prospettiva finanziaria a più lungo termine. Il regolamento ha permesso all'Agenzia di beneficiare di investimenti una tantum per l'allestimento di navi destinate a effettuare servizi di recupero di idrocarburi e di creare economie di scala per i servizi satellitari.

Tuttavia, con la maturità delle attività e in particolare grazie all'esperienza ormai acquisita con la procedura di appalto per i contratti pluriennali, la necessità di disporre di tale regolamento finanziario distinto (e di una linea di bilancio separata) nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale (2020-2027) non sembra indispensabile per garantire la sostenibilità dei servizi operativi.

Il bilancio per continuare a finanziare tali attività, tenendo conto dei vincoli di bilancio attuali e futuri, resterà parte integrante della sovvenzione annuale dell'Unione. La base giuridica dell'azione è costituita dal mandato generale dell'EMSA e l'esatta portata delle attività è definita tramite i relativi piani d'azione e il programma di lavoro dell'Agenzia. In tal modo si garantisce la continuità delle misure adottate dall'EMSA per intervenire contro l'inquinamento marino causato dalle navi e dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi.

¹² Regolamento (UE) 2016/1625 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 251 del 16.9.2016, pag. 77).