

# **La revisione delle emissioni del Settore marittimo nel sistema di scambio di quote di emissione dell'EU ETS**

(Antonello Pezzini)

**Bruxelles 2 dicembre 2024**

Il 5 giugno 2023 sono entrate in vigore le revisioni della direttiva sul sistema di scambio di quote di emissione **dell'UE (ETS)**<sup>1</sup>. Queste modifiche si applicano a partire dal 1° gennaio 2024. Poiché il settore marittimo deve contribuire all'obiettivo di riduzione delle emissioni dell'UE, in linea con la necessità di un'azione urgente per il clima, l'ETS è stato esteso alle emissioni del trasporto marittimo a partire dal 1° gennaio 2024, sulla base dell'attuale **Sistema MRV**<sup>2</sup> marittimo.

La direttiva (UE) 2023/959 ha adeguato il calendario di conformità dell'EU ETS. In particolare, il termine per la restituzione delle quote è stato spostato dal 30 aprile al 30 settembre. Questa modifica si applica per la prima volta nel 2024, il che significa che il termine per la restituzione passa al 30 settembre, in tutti gli Stati membri. Pertanto, nel 2024 e negli anni successivi, i gestori dovrebbero essere ritenuti responsabili del pagamento di un'ammenda, per le emissioni in eccesso, solo se non rispettano il nuovo termine di restituzione del 30 settembre

Il trasporto marittimo svolge un ruolo essenziale nell'economia dell'UE ed è uno dei modi di trasporto più efficienti, dal punto di vista energetico, ma è anche una fonte importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra. Nel 2018 le emissioni globali del trasporto marittimo hanno rappresentato 1 076 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>, e sono responsabili di circa il 2,9 % delle emissioni globali, causate dalle attività umane.

Le proiezioni mostrano che queste emissioni potrebbero aumentare fino al 130% delle emissioni entro il 2050<sup>3</sup>. Se l'impatto delle attività di trasporto marittimo sui cambiamenti climatici crescerà come previsto, minerà gli obiettivi tesi ad evitare cambiamenti climatici pericolosi, limitando il riscaldamento globale ben al di sotto dei 2°C, e proseguendo gli sforzi per limitarlo a 1,5°C.

A livello dell'UE, il trasporto marittimo rappresenta dal 3 al 4% del totale delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Tutti i viaggi da/per i porti SEE, **nell'anno 2021**, hanno emesso nell'atmosfera 124,3 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>. Tali emissioni provenivano da una flotta di quasi **11.800 navi**. Espresse in termini di consumo di carburante, le navi monitorate hanno consumato 40 milioni di tonnellate di carburante nel 2021<sup>4</sup>. Al fine di ridurre significativamente le emissioni di gas serra (GHG) del trasporto marittimo internazionale, sono auspicabili misure globali efficaci.

Nel luglio 2023 l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha compiuto un passo avanti in questo percorso, impegnandosi a raggiungere nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e a sviluppare e adottare, nel 2025, uno o più panieri di misure, per conseguire tali obiettivi di riduzione. I prossimi anni dimostreranno quali misure saranno adottate e diventeranno applicabili e se saranno commisurate al conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi. L'azione dell'UE, volta a garantire che il trasporto marittimo svolga il suo ruolo nel conseguimento della

---

<sup>1</sup> **EU ETS 2:** Direttiva 2023/959; **Direttiva 2023/957 (Trasporto marittimo);** Regolamento 2023/957, **Comunicazione, Monitoraggio Verifica-MRV** delle emissioni del trasporto marittimo, del 10 maggio 2023

<sup>2</sup> **Comunicazione, Monitoraggio Verifica-MRV**

<sup>3</sup> **Fourth Greenhouse Gas Study 2020** Key findings from the Fourth IMO GHG Study 2020:

<sup>4</sup> **SWD(2023) 54**, del 13.3 2023. Documento di lavoro dei servizi della Commissione

neutralità climatica in Europa, entro il 2050, è un passo essenziale, per incentivare le riduzioni necessarie.

Da gennaio 2024 il sistema di scambio di emissioni dell'EU ETS è stato esteso alle emissioni di CO<sub>2</sub>eq di tutte le navi di grandi dimensioni, che entrano nei porti dell'UE, indipendentemente dalla bandiera battuta.

In pratica, le società di navigazione devono acquistare e restituire/utilizzare quote di emissioni dell'EU ETS per ogni tonnellata di CO<sub>2</sub>eq, nell'ambito di applicazione del sistema ETS dell'UE. Il ruolo delle **Autorità di riferimento** degli Stati membri dell'UE è quello di garantirne la conformità, utilizzando norme analoghe a quelle applicate agli altri settori dell' EU ETS.

Per garantire una transizione agevole, le compagnie di navigazione devono restituire le quote, solo per una parte delle loro emissioni, durante un periodo iniziale di introduzione graduale:

- 2025: per il 40% delle proprie emissioni comunicate nel 2024;
- 2026: per il 70% delle proprie emissioni comunicate nel 2025;
- dal 2027 in poi: per il 100% delle emissioni dichiarate.

Il primo termine per la restituzione del 40 % delle emissioni delle società di navigazione scade nel settembre 2025, in tutti gli Stati membri, per quanto riguarda le emissioni comunicate, tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2024.

## Azione dell'UE

**Il Regolamento (UE) 2015/757,"Regolamento MRV marittimo dell'UE"<sup>5</sup>**concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo, impone alle compagnie di monitorare e comunicare il consumo di carburante, le emissioni di CO<sub>2</sub> e altri parametri chiave, per le loro navi, quando: navigano da/verso; tra i porti; all'interno dei porti; dello Spazio Economico Europeo (SEE).

**Il Regolamento<sup>6</sup>** si applica alle navi di **«Stazza lorda»<sup>7</sup>** pari o superiore a 5 000 tonnellate per le emissioni di gas a effetto serra, rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali, effettuate dall'ultimo porto di scalo di tali navi verso un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

**A decorrere dal 1o gennaio 2025** il Regolamento si applica anche alle navi da carico di stazza lorda **inferiore a 5 000 tonnellate ma non inferiore a 400 tonnellate**, per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra, rilasciate durante le tratte finalizzate al **trasporto di merci a fini commerciali**, effettuate dal loro ultimo porto di scalo verso un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato

---

<sup>5</sup> **Regolamento (UE) 2015/757**, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo, che modifica la direttiva 2009/16/CE. Modificato da: Regolamento delegato (UE) 2016/2071 del 22 settembre 2016 ; Regolamento (UE) 2023/957 del 10 maggio 2023; Regolamento delegato (UE) 2023/2776, del 12 ottobre 2023 (**Esiste una Versione consolidata**)

<sup>6</sup> **Versione consolidata:** Regolamento UE 2015/757 del 29/4/2015; Regolamento Delegato UE 2016/2071 del 22/9/2016; Regolamento UE 2023/957 del 10/5/2023; Regolamento Delegato UE 2023/2776 del 12/10/2023

<sup>7</sup> **«Stazza lorda» (GT)**, calcolata conformemente all'allegato 1 della convenzione internazionale per la stazzatura delle navi, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) a Londra il 23 giugno 1969. La stazza lorda (GT) di una nave sarà calcolata in base alla seguente formula:  $GT = K_1 V$

in cui: V= volume di tutti gli spazi chiusi della nave espresso in metri cubi;  $K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$

membro e da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e alle **navi offshore**<sup>8</sup> di stazza lorda inferiore a 5 000 tonnellate, ma non inferiore a 400 tonnellate lorde, per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra, rilasciate durante le tratte effettuate dal loro ultimo porto di scalo verso un porto di scalo, sotto la giurisdizione di uno Stato membro e da un porto di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro al successivo porto di scalo, così come all'interno dei porti di scalo sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

#### **Il sistema copre<sup>9</sup>:**

- il 50% delle emissioni derivanti da tratte che iniziano o terminano al di fuori dell'UE (consentendo al paese terzo di decidere le misure appropriate per la quota rimanente di emissioni);
- il 100% delle emissioni che si verificano tra due porti dell'UE e quando le navi si trovano all'interno dei porti dell'UE.

Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione stabilisce, mediante atti di esecuzione, un elenco dei porti di trasbordo di container limitrofi e successivamente lo aggiorna ogni due anni, entro il 31 dicembre.

L'EU ETS copre, dal 2024, le emissioni di CO<sub>2</sub> (anidride carbonica); le emissioni di CH<sub>4</sub> (metano) e di N<sub>2</sub>O (protossido di azoto),

Le emissioni prodotte dal trasporto marittimo sono incluse nel massimale globale dell'EU ETS, che definisce la quantità massima di gas a effetto serra che può essere emessa nell'ambito del sistema. Il tetto è ridotto nel tempo, per garantire che tutti i settori dell'ETS contribuiscano agli obiettivi climatici dell'UE. Il sistema, basato sulla riduzione progressiva, incentiverà: l'efficienza energetica; le soluzioni a basse emissioni di carbonio; la riduzione della differenza di prezzo tra combustibili alternativi e combustibili marittimi tradizionali.

#### **Il Piano di monitoraggio**

**Entro il 31 agosto 2017** le società trasmettono ai **Verificatori**<sup>10</sup> un **Piano di monitoraggio**<sup>11</sup> per ciascuna delle loro navi, indicante il metodo scelto per monitorare e comunicare le emissioni di gas a effetto serra e altre informazioni pertinenti. Per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento per la prima volta, dopo il 31 agosto 2017, la società trasmette un piano di monitoraggio al verificatore, non oltre due mesi, dopo il primo scalo di ciascuna nave in un porto situato sotto la giurisdizione di uno Stato membro

Le società utilizzano piani di monitoraggio standardizzati, basati su modelli, e trasmettono tali piani utilizzando sistemi automatizzati e formati per lo scambio di dati. Tali modelli, comprese le regole tecniche per la loro applicazione uniforme, e le regole tecniche per la loro trasmissione, sono determinati dalla Commissione mediante Atti di esecuzione.

**Entro il 1° aprile 2024** le società trasmettono all'”**Autorità di riferimento responsabile**”<sup>12</sup>, per ciascuna delle loro navi, che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, un piano

<sup>8</sup> Un **nave** di servizio **offshore** è dedicata al supporto delle operazioni delle piattaforme **offshore**.

<sup>9</sup> **Articolo 3 octies bis Direttiva 2003/87/CE** e successive modifiche. (Testo consolidato)

<sup>10</sup> «**Verificatore**», un soggetto giuridico che svolge attività di verifica, accreditato da un organismo nazionale di accreditamento, ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 e del Regolamento UE 2023/957

<sup>11</sup> Il **piano di monitoraggio** consiste nella documentazione completa e trasparente del metodo di monitoraggio per una determinata nave e contiene gli elementi contenuti nell'Art 6 della Direttiva 2003/87/CE e successive modifiche (**Testo consolidato**).

<sup>12</sup>«**Autorità di riferimento responsabile**», l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione di cui all'articolo 3 octies septies della direttiva 2003/87/CE e successive modifiche (Testo consolidato)

di monitoraggio, che è stato valutato dal verificatore, e che riflette l'inclusione delle emissioni di CH<sub>4</sub> e di N<sub>2</sub>O

Per navi che rientrano nell'ambito di applicazione del Regolamento per la prima volta, **dopo il 1° gennaio 2024**, le società presentano all'autorità di riferimento responsabile un piano di monitoraggio conforme alle prescrizioni del Regolamento, **entro tre mesi dal primo scalo** di ciascuna nave in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro

**Entro il 6 giugno 2025**, le **Autorità di riferimento responsabili** approvano i piani di monitoraggio presentati dalle società. Per le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della Direttiva 2003/87/CE, per la prima volta, dopo il 1° gennaio 2024, l'Autorità di riferimento responsabile approva il piano di monitoraggio presentato, entro quattro mesi dal primo scalo della nave in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro

**A decorrere dal 2025**, entro il 31 marzo di ogni anno, per ogni nave sotto la loro responsabilità, le società presentano: all'Autorità di riferimento responsabile; alle Autorità degli Stati di bandiera interessati; e alla Commissione una relazione sulle emissioni, che riguarda l'intero periodo di riferimento dell'anno precedente.

Se la valutazione di verifica si conclude con ragionevoli garanzie che la relazione sulle emissioni è priva di inesattezze rilevanti, il Verificatore predispone una **Relazione di verifica** in cui si dichiara che la relazione sulle emissioni è riconosciuta conforme. La relazione di verifica indica tutti gli aspetti attinenti al lavoro svolto dal Verificatore. L'autorità di riferimento responsabile può chiedere alle società di presentare le loro relazioni sulle emissioni entro una data precedente il 31 marzo, ma non anteriore al 28 febbraio.

### **Compiti del verificatore**

Il verificatore valuta l'affidabilità, la credibilità e l'accuratezza dei sistemi di monitoraggio e dei dati e delle informazioni comunicati, in materia di emissioni di gas a effetto serra, in particolare:

- l'assegnazione del consumo di carburante alle tratte;
- i dati trasmessi relativi al consumo di carburante e le misurazioni e i calcoli connessi;
- la scelta e l'applicazione dei fattori di emissione;
- i calcoli per determinare le emissioni complessive di gas a effetto serra e le emissioni totali aggregate di gas a effetto serra, disciplinate dalla direttiva 2003/87/CE, in relazione alle attività di trasporto marittimo, a norma dell'allegato I di tale direttiva e da comunicare, a norma della medesima direttiva;
- i calcoli per determinare l'efficienza energetica.

Qualora la relazione sulle emissioni soddisfi i requisiti previsti dalla legislazione il Verificatore predispone, sulla base di una **Relazione di verifica**, un **Documento di conformità** per la nave in questione.

**Entro il 30 giugno dell'anno successivo**, alla fine del periodo di riferimento, le navi in arrivo o in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e che hanno effettuato tratte durante tale periodo di riferimento, devono tenere a bordo un documento di conformità valido.

### **Ordine di espulsione per gli inadempienti**

---

Nel caso in cui una nave non abbia rispettato gli obblighi in materia di monitoraggio e di comunicazione per due o più periodi di riferimento consecutivi, e nemmeno in seguito all'imposizione di altre misure coercitive, l'Autorità competente dello Stato membro del porto di arrivo può, dopo aver dato alla società interessata la possibilità di trasmettere le sue osservazioni, emettere un ordine di espulsione, che viene notificato alla Commissione, all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), agli altri Stati membri e allo Stato di bandiera interessato.

## **Processo legislativo**

La legislazione sull'inclusione delle emissioni marittime nell'EU ETS è stata integrata da diversi Atti delegati e Atti di esecuzione. Tali norme precisano le modalità e consentono di includere, tempestivamente, le emissioni prodotte dal trasporto marittimo nell'EU ETS. Tali atti riguardano in particolare i seguenti temi:

- l'amministrazione delle compagnie di navigazione da parte degli Stati membri;
- la presentazione di dati aggregati sulle emissioni a livello di società di navigazione;
- norme per il monitoraggio delle emissioni di gas a effetto serra;
- aggiornamenti dei relativi modelli;
- procedure di verifica e accreditamento;
- identificazione dei porti di trasbordo container limitrofi;
- piccole isole e rotte transnazionali soggette a obblighi di servizio pubblico o contratti soggetti a disposizioni specifiche ai sensi della direttiva EU ETS.

## **.Realizzare il Green Deal europeo per il trasporto marittimo**

Nell'ambito dei documenti, emanati dalla Commissione europea, per realizzare il Green Deal europeo, con il pacchetto "Pronti per il 55 %", diverse proposte hanno affrontato l'impatto climatico del trasporto marittimo, oltre all'estensione dell'EU ETS.

### **Fra queste proposte, si citano ad esempio:**

Un nuovo regolamento marittimo Fuel EU<sup>13</sup> per stimolare la domanda di combustibili marini rinnovabili, a basse emissioni di carbonio, fissando un limite massimo per il contenuto di gas a effetto serra dell'energia, utilizzata dalle navi che fanno scalo nei porti europei e incoraggiando la tecnologia a emissioni zero all'ormeggio (dove le navi sostano nei porti), con un approccio tecnologicamente neutro.

Revisione della **Direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi**<sup>14</sup>, che fissa, tra gli altri benefici, obiettivi obbligatori per la fornitura di energia elettrica lungo le coste nei porti marittimi e per vie navigabili interne.

Una revisione della **Direttiva sulle energie rinnovabili**<sup>15</sup>, per accelerare l'approvvigionamento di energie rinnovabili nell'UE, che porta l'attuale obiettivo dell'UE di raggiungere, dal 32% da fonti energetiche rinnovabili, nel mix energetico complessivo, ad almeno il 40% entro il 2030, con particolare attenzione ai settori in cui i progressi sono stati finora più lenti, tra cui i trasporti;

---

<sup>13</sup> COM(2021) 562 , del 14/7/2021 Proposta di Regolamento sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE

<sup>14</sup> Regolamento (UE) 2023/1804 del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE

<sup>15</sup> Direttiva UE 2023/2413, RED III

**Rivedere l'attuale Direttiva sulla tassazione dell'energia**<sup>16</sup>, che mira ad allineare la tassazione dei prodotti energetici agli obiettivi climatici dell'UE ed eliminare le esenzioni obsolete, come quelle per il settore del trasporto marittimo all'interno dell'UE.

Questo paniere di misure riflette l'obiettivo dell'UE di ridurre le emissioni di gas a effetto serra affrontando i vari ostacoli alla decarbonizzazione del settore marittimo (ostacoli tecnologici, ostacoli economici, ecc.). La Commissione mira a raggiungere questo obiettivo attraverso due angolazioni complementari: in primo luogo, il miglioramento dell'efficienza energetica, ossia con l'utilizzo di meno combustibili e, in secondo luogo, con un maggiore utilizzo di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio..

## **Azioni dell'IMO**

### **Sistema di raccolta dati IMO**

A seguito dell'adozione del regolamento marittimo MRV nel 2015, l'IMO ha istituito un sistema di raccolta dati. Il sistema impone ai proprietari di navi di grandi dimensioni (di stazza lorda superiore a 5 000), adibite a trasporti marittimi internazionali, di comunicare agli Stati di bandiera di tali navi informazioni sul consumo di carburante delle loro navi. Gli Stati di bandiera comunicano quindi i dati aggregati all'IMO, che deve redigere una relazione di sintesi annuale al Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'IMO. La raccolta dei dati sul consumo di carburante nell'ambito del sistema di raccolta dati dell'IMO è iniziata il 1° gennaio 2019.

### **Strategia IMO 2023 sui gas serra**

Nel luglio 2023 l'IMO ha accettato di rivedere la sua strategia iniziale di riduzione delle emissioni di gas serra. La strategia riveduta per il 2023 fissa l'obiettivo di azzerare le emissioni nette delle navi "entro o intorno al 2050, cioè vicino al 2050". Si tratta di un notevole aumento del livello di ambizione rispetto alla strategia del 2018, che mirava a ridurre le emissioni delle navi di appena il 50% nello stesso orizzonte temporale.

È stata, inoltre, concordata una traiettoria con punti di controllo indicativi, fissati per ridurre le emissioni di gas serra delle navi di almeno il 20% - puntando al 30% - nel 2030; e di almeno il 70% - cercando di raggiungere l'80% - nel 2040; entrambi rispetto ai livelli del 2008. La strategia fissa inoltre un importante obiettivo di adozione di tecnologie, combustibili e/o fonti energetiche a zero o quasi zero emissioni di gas serra, entro il 2030.

Questi livelli di ambizione e punti di controllo indicativi tengono conto delle emissioni di gas serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili per uso marittimo, con l'obiettivo di ridurre le emissioni entro i limiti del sistema energetico del trasporto marittimo internazionale.

L'IMO ha raggiunto un consenso sulla necessità di adottare ulteriori misure di riduzione dei gas serra entro il 2025, per raggiungere gli obiettivi concordati. Tali misure dovrebbero comprendere una norma che disciplini la riduzione graduale dell'intensità dei gas a effetto serra dei combustibili per uso marittimo e un meccanismo di tariffazione delle emissioni di gas a effetto serra per uso marittimo.

## **Guida e supporto**

---

<sup>16</sup> COM(2021) 563 del 14/7/2021, Proposta di direttiva che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione)

Per garantire che i requisiti dei regolamenti siano correttamente compresi, nonché per promuovere l'efficienza amministrativa e l'armonizzazione tra i paesi interessati, la Commissione europea fornisce documenti di orientamento e modelli.

### **Principali Atti legislativi:**

**Ai fini del recepimento della Direttiva 2003/87/CE e successive modificazioni, con la Direttiva UE 2023/958, e con la Direttiva UE 2023/959, si elencano:**

[Regolamento di esecuzione \(UE\) 2023/2297 della Commissione, del 26 ottobre 2023, relativo all'individuazione dei porti di trasbordo di container limitrofi a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio](#)

[Regolamento di esecuzione \(UE\) 2023/2449 della Commissione, del 6 novembre 2023, recante modalità di applicazione del regolamento \(UE\) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i modelli per i piani di monitoraggio, le relazioni sulle emissioni, le relazioni sulle emissioni parziali, i documenti di conformità e le relazioni a livello di società, e che abroga il regolamento di esecuzione \(UE\) 2016/1927 della Commissione](#)

[Regolamento di esecuzione \(UE\) 2023/2599 della Commissione, del 22 novembre 2023, recante modalità di applicazione della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda l'amministrazione delle società di navigazione da parte delle autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione](#)

**Nel dicembre 2023 sono stati pubblicati anche tre Atti delegati:**

[Regolamento delegato \(UE\) 2023/2849 della Commissione, del 12 ottobre 2023, che integra il regolamento \(UE\) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme per la comunicazione e la trasmissione dei dati aggregati sulle emissioni a livello di società](#)

[Regolamento delegato \(UE\) 2023/2776 della Commissione, del 12 ottobre 2023, che modifica il regolamento \(UE\) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme per il monitoraggio delle emissioni di gas a effetto serra e di altre informazioni pertinenti provenienti dal trasporto marittimo](#)

[Regolamento delegato \(UE\) 2023/2917 della Commissione, del 20 ottobre 2023, relativo alle attività di verifica, accreditamento dei verificatori e approvazione dei piani di monitoraggio da parte delle autorità di riferimento a norma del regolamento \(UE\) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo e che abroga il regolamento delegato \(UE\) 2016/2072 della Commissione](#)

**Sempre nel dicembre 2023 la Commissione ha adottato un Atto di esecuzione**, che stabilisce l'elenco delle isole e dei porti e l'elenco dei contratti di servizio pubblico transnazionale, interessati dalle deroghe specifiche di cui all'articolo 12, paragrafi 3-d) e 3-c), della Direttiva EU ETS:

[Decisione di esecuzione \(UE\) 2023/2895 della Commissione, del 19 dicembre 2023, che stabilisce l'elenco delle isole e dei porti di cui all'articolo 12, paragrafo 3-d\), della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e l'elenco dei contratti di servizio pubblico transnazionali o degli obblighi di servizio pubblico transnazionali di cui all'articolo 12, paragrafo 3-c\), di tale direttiva](#)

**Il 30 gennaio 2024 la Commissione ha adottato un Atto di esecuzione** relativo all'elenco delle società di navigazione, che specifica la loro autorità di riferimento responsabile:

[Decisione di esecuzione \(UE\) 2024/411 della Commissione, del 30 gennaio 2024, relativa all'elenco delle società di navigazione che specificano l'autorità di riferimento nei confronti di una società di navigazione a norma della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio](#)

**Il Regolamento marittimo MRV è integrato da altri quattro Atti giuridici:**

[Regolamento delegato \(UE\) 2016/2072 relativo alle attività di verifica e all'accreditamento dei verificatori](#)

[Regolamento delegato \(UE\) 2016/2071 per quanto riguarda i metodi di monitoraggio delle emissioni di biossido di carbonio e le norme per il monitoraggio di altre informazioni pertinenti](#)

[Regolamento di esecuzione \(UE\) 2016/1927 relativo ai modelli](#)

[Regolamento di esecuzione \(UE\) 2016/1928 che definisce ulteriormente il carico trasportato per alcune categorie di navi](#)

**Regolamento sul monitoraggio e la comunicazione: orientamenti e modelli**

- [Linee guida generali per i soggetti regolamentati dall'ETS2](#)
- [Modello di piano di monitoraggio per le imprese regolamentate](#)
- [Modello di rapporto annuale sulle emissioni per i soggetti regolamentati](#)

## **Conclusioni**

Mediante l'adozione del **Regolamento (UE) 2021/1119, Legge europea sul clima**, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia, al più tardi entro il 2050, e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative. Tale regolamento stabilisce inoltre un traguardo vincolante dell'Unione di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 % entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990 e prevede che la Commissione si adoperi per allineare tutte le future proposte di misure o proposte legislative, comprese le proposte di bilancio, agli obiettivi di tale regolamento.

È necessario, pertanto, che tutti i settori dell'economia contribuiscano al conseguimento delle riduzioni di emissioni stabilite dal regolamento (UE) 2021/1119. La Direttiva 2003/87/CE è stata modificata, al fine di includere le attività di trasporto marittimo nel sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea (EU ETS), al fine di garantire che tali attività diano il giusto contributo agli obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione, nonché agli obiettivi dell'accordo di Parigi.

È quindi anche necessario modificare il **Regolamento (UE) 2015/757**, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo, per tenere conto dell'inclusione delle maggiori attività di trasporto marittimo nell'EU ETS. Un solido sistema di **monitoraggio, comunicazione e verifica** è una condizione fondamentale per qualsiasi misura basata sul mercato, applicata a livello di Unione, o mondiale. Se è vero che le emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) rappresentano la maggior parte delle emissioni di gas a effetto serra del trasporto marittimo, le emissioni di metano (CH<sub>4</sub>) e di protossido di azoto (N<sub>2</sub>O) rappresentano comunque una quota rilevante di tali emissioni, devono, quindi, essere monitorate e prese in considerazione.