

Bruxelles, 29 aprile 2026
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	29 aprile 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2026) 173 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE Relazione 2025 della Commissione europea sulle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 173 final.

All.: COM(2026) 173 final



Bruxelles, 29.4.2026
COM(2026) 173 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

**Relazione 2025 della Commissione europea sulle emissioni di gas a effetto serra generate
dal trasporto marittimo**

{SWD(2026) 119 final}

Relazione 2025 della Commissione europea sulle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo

1. Introduzione

Il trasporto marittimo è fondamentale per l'economia dell'UE e rappresenta una delle modalità di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico. Tuttavia, rimane una fonte significativa di emissioni di gas a effetto serra.

La relazione annuale 2025 sulle emissioni di gas a effetto serra generate dalle navi che entrano ed escono dai porti dello Spazio economico europeo (SEE) espone i dati raccolti a norma del regolamento dell'UE concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, adottato nel 2015 ⁽¹⁾ (il regolamento dell'UE sul monitoraggio, la comunicazione e la verifica (MRV) delle emissioni del trasporto marittimo). La relazione riguarda i dati raccolti nel periodo 2018-2024. Fornisce un confronto e un'analisi esaurienti delle tendenze in materia di emissioni e di efficienza energetica nel corso degli anni e mette in luce i fattori che influenzano le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo. Tiene conto dell'attuazione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS) fino al periodo di riferimento 2024, ossia il primo anno di applicazione del sistema al trasporto marittimo.

2. Elaborazione delle politiche

Nel 2023, nell'ambito del pacchetto per la realizzazione del Green Deal europeo, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato una serie di misure per garantire che il settore del trasporto marittimo contribuisca al conseguimento delle ambizioni dell'UE in materia di clima. In questo ambito rientrano la revisione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) ⁽²⁾ che ha esteso l'ambito di applicazione dell'EU ETS alle emissioni di CO₂ generate dalle navi di grandi dimensioni che entrano nei porti dell'UE a decorrere dal 1° gennaio 2024, indipendentemente dallo Stato di bandiera. Inoltre, il **regolamento FuelEU Maritime** ⁽³⁾ garantisce, a partire dal 2025, che l'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo delle navi diminuisca gradualmente nel tempo.

Il rispetto degli obblighi derivanti sia dall'EU ETS che dal regolamento FuelEU Maritime si fonda sul sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica istituito dal **regolamento MRV dell'UE nel settore del trasporto marittimo**, riveduto nel 2023 ⁽⁴⁾. Nel periodo di riferimento 2024 sono state applicate per la prima volta le norme rivedute, adottate nel 2023 per consentire l'attuazione dell'ETS nel trasporto marittimo e per includere le emissioni di metano (CH₄) e protossido di azoto (N₂O) nell'ambito di applicazione del regolamento MRV.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE, GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>.

⁽²⁾ Tramite la direttiva (UE) 2023/959, GU L 130 del 16.5.2023, pag. 134 <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

⁽³⁾ Regolamento (UE) 2023/1805, GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) 2023/957, GU L 130 del 16.5.2023, pag. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

Oltre alle misure legislative, l'UE promuove ulteriormente l'efficace attuazione della decarbonizzazione del trasporto marittimo attraverso il **sostegno alla ricerca e all'innovazione**. Il Fondo per l'innovazione, che attingerà a 20 milioni di quote dell'UE (1,5 miliardi di EUR)⁽⁵⁾ entro il 2030 per finanziare progetti di decarbonizzazione del settore marittimo, copre anche la produzione e l'uso di combustibili sostenibili, l'elettrificazione del sistema di trasporto marittimo e la costruzione e/o l'ammodernamento di navi a basse e a zero emissioni. Dall'inizio del 2026, e dopo soli due inviti a presentare proposte, il Fondo per l'innovazione ha fornito sostegno a 21 progetti marittimi per un totale di 1,03 miliardi di EUR, di cui 365,3 milioni di EUR attraverso aste per combustibili a base di idrogeno e 202,3 milioni di EUR per progetti relativi alla costruzione e/o all'ammodernamento di navi.

Se da un lato il Fondo per l'innovazione riguarda progetti con livelli di maturità tecnologica (TRL) più elevati e la loro diffusione, dall'altro l'UE ha investito anche in progetti riguardanti TRL inferiori nel settore marittimo mediante Orizzonte Europa, in particolare nel partenariato per il trasporto per vie navigabili a emissioni zero. Nell'ambito di tale partenariato, l'UE investirà fino a 530 milioni di EUR entro il 2027 in sei settori: i) uso di combustibili alternativi sostenibili, ii) elettrificazione, iii) efficienza energetica, iv) progettazione e ammodernamento, porti v) verdi e vi) digitalizzati.

La Commissione è inoltre impegnata a sostenere un'azione globale volta a incoraggiare la decarbonizzazione del settore, in particolare in seno all'**Organizzazione marittima internazionale (IMO)**. Nell'aprile 2025 l'UE ha accolto con favore l'approvazione da parte dell'IMO del quadro per l'azzeramento delle emissioni nette ai fini della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto marittimo internazionale. Il quadro comprende una norma globale per la riduzione graduale dell'intensità dei gas a effetto serra dei combustibili per uso marittimo e un elemento di fissazione del prezzo per le emissioni di gas a effetto serra. L'accordo, in attesa della sua adozione, rappresenta un passo significativo verso l'obiettivo di azzerare le emissioni nette del trasporto marittimo entro approssimativamente il 2050, o vicino a tale data, come stabilito nella strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra. Le discussioni sull'adozione dell'accordo sono state rinviate all'ottobre 2026.

3. Emissioni marittime record nel 2024 a seguito della crisi nel Mar Rosso

Sulle tratte monitorate nell'anno di riferimento 2024 sono stati emessi nell'atmosfera **144,9 milioni di tonnellate di CO₂**. Tali emissioni, comunicate da una flotta di circa 12 700 navi, sono state le più elevate registrate dall'istituzione del sistema MRV, si sono rivelate **superiori del 12,9 %** rispetto a quelle comunicate nel 2023 e del 5,7 % rispetto a quelle comunicate prima della pandemia di COVID-2019 ⁽⁶⁾. Per la prima volta le navi hanno comunicato anche emissioni diverse dalla CO₂ nell'ambito di applicazione del sistema MRV. Tali emissioni si sono tradotte in ulteriori 3,7 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente, di cui 2,2 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente rappresentate da emissioni di protossido di azoto (N₂O) e 1,6 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente rappresentate da emissioni di metano (CH₄).

⁽⁵⁾ Sulla base di un prezzo del carbonio di 75 EUR/tonnellata.

⁽⁶⁾ Escluse le emissioni derivanti dall'applicazione al Regno Unito del regolamento MRV dell'UE nel settore del trasporto marittimo per gli anni di riferimento 2018-2020.

L'aumento delle emissioni di CO₂ comunicate è avvenuto in un anno in cui il volume delle merci movimentate nei porti dell'UE è rimasto pressoché invariato (- 0,2 % rispetto al 2023), in parte a causa di un calo delle importazioni di beni energetici. Tuttavia, il 2024 è stato caratterizzato da un notevole aumento dell'attività totale della flotta a seguito della crisi nel Mar Rosso e del conseguente calo dei transiti attraverso il Canale di Suez e dei cambi di rotta, che hanno aumentato in modo significativo la distanza totale percorsa e il tempo trascorso in mare (rispettivamente del 9,3 % e dell'8,6 %).

Il segmento delle **navi portacontainer** è stato quello più colpito, rappresentando la **maggior parte dell'aumento delle emissioni** (+ 46 %, corrispondente a 16,7 milioni di tonnellate di CO₂). Le rotte consolidate di collegamento tra i porti europei e l'Estremo Oriente hanno dovuto essere deviate intorno al Capo di Buona Speranza, incidendo in modo sostanziale sul comportamento operativo del segmento. È stato necessario impiegare un maggior numero di navi portacontainer nell'ambito di applicazione del sistema MRV (+ 8 %) per soddisfare l'aumento della domanda di trasporto di merci containerizzate nei porti dell'UE (+ 4,4 %) e la necessità di ricorrere a percorrenze più lunghe (+ 29 %) e a velocità più elevate (+ 2,2 %).

Oltre alle navi portacontainer, 8 dei 14 tipi di navi rimanenti hanno registrato un aumento delle emissioni rispetto al 2023. Ciò è stato spesso determinato dall'aumento delle emissioni generate dalle tratte al di fuori del SEE a causa della crisi nel Mar Rosso, come nel caso delle petroliere (+ 4 %), delle chimichiere (+ 7 %), delle navi da carico (+ 8 %) e dei trasportatori di veicoli (+ 4 %). Il calo più significativo delle emissioni comunicate è stato registrato in relazione alle navi per il trasporto di gas naturale liquefatto (GNL) (- 24 %), in quanto le importazioni europee di GNL sono tornate ai livelli precedenti al 2022.

Nel 2024 le navi portacontainer, le petroliere e le navi portarinfuse si sono confermate come le maggiori produttrici di gas a effetto serra, in linea con tutti gli anni di riferimento precedenti a partire dal 2018. L'aumento significativo delle emissioni delle navi portacontainer ha portato la loro quota sul totale delle emissioni comunicate al livello più elevato registrato (37 %, in aumento rispetto alla media annuale del 30 % per il periodo 2018-2023). La quota relativa per la maggior parte dei tipi di navi è rimasta stabile, fatta eccezione per le navi metaniere, il cui contributo è sceso al 5 % delle emissioni totali, tornando al livello precedente all'invasione su vasta scala dell'Ucraina da parte della Russia nel 2022.

La quota delle emissioni totali di CO₂ prodotte dalla flotta ripartita tra i diversi tipi di tratte e all'interno dei porti è stata profondamente colpita dalla crisi nel Mar Rosso. Le distanze di viaggio più lunghe sulle rotte commerciali al di fuori del SEE hanno aumentato la **quota relativa delle emissioni generate dalle tratte al di fuori del SEE dal 65,7 % nel 2023 al 70,6 % nel 2024**, il valore più elevato registrato dal 2018. Questa tendenza è coerente con l'aumento dell'attività dei segmenti della flotta più attivi sulle rotte commerciali al di fuori del SEE.

In termini di **consumo di carburante**, nel 2024 le navi monitorate hanno consumato più di 46,8 milioni di tonnellate di combustibili. Nel periodo 2018-2024 i combustibili fossili convenzionali per uso marittimo (olio combustibile pesante, olio combustibile leggero, gasolio, diesel) hanno rappresentato la parte preponderante del consumo di carburante - più del 91 % della massa totale

di combustibili dichiarata nel 2024. Come negli anni precedenti, il sistema ha registrato un aumento del consumo di olio combustibile pesante, quasi interamente compensato da una diminuzione del consumo di olio combustibile leggero, quest'ultimo determinato dalla crescente diffusione dei sistemi di depurazione dei gas di scarico nell'ambito della flotta.

Nel 2024 la flotta ha registrato il livello più elevato di consumo di GNL (circa l'1 % in più rispetto al 2023, pari al 7,5 % del consumo totale di carburante comunicato nel 2024). Questo aumento è dipeso dall'uso di GNL da parte di navi diverse da quelle che trasportano GNL, e in particolare da parte delle portacontainer, dalle navi ro/ro da passeggeri (navi ro-pax) e dalle navi passeggeri. Il consumo di gas di petrolio liquefatto e di metanolo è aumentato notevolmente rispetto al 2023 (+ 38 % e + 428 %), pur rappresentando ancora una quota minore del consumo totale (0,1 % ciascuno) della flotta monitorata. Altri combustibili non standard hanno rappresentato lo 0,9 % del consumo totale di carburante comunicato (0,42 milioni di tonnellate), di cui 0,22 milioni di tonnellate sono state comunicate come biodiesel.

4. Monitoraggio della flotta: rotte di navigazione, velocità ed efficienza tecnica e operativa

In termini di flussi di trasporto marittimo, i dati Eurostat ⁽⁷⁾ mostrano che il peso lordo totale delle merci trasportate via mare e movimentate nei porti dell'UE è leggermente diminuito dello 0,2 % nel 2024.

Rispetto al 2023, nel 2024 è incrementato l'afflusso da paesi quali Ucraina, Canada, Turchia e Cina, contribuendo a un aumento dell'1,2 % del volume totale dei **flussi commerciali in entrata**. Nel 2024 il volume totale dei **flussi commerciali in uscita** è diminuito del 3,2 %. Le diminuzioni più significative dei flussi in uscita hanno riguardato gli Stati Uniti (costa orientale) e la Cina.

I dati MRV relativi al periodo 2018-2024 **non indicano alcuna riduzione strutturale della velocità** per la flotta MRV. Su 15 tipi di navi 10 hanno registrato una velocità media più elevata nel 2024 rispetto al 2018. Alcuni tipi di navi hanno registrato aumenti significativi di velocità, come nel caso dei vettori misti (+ 32 %), delle gasiere (+ 16 %), delle altre navi (+ 16 %) e delle petroliere (+ 13 %). Tuttavia, su 15 tipi di navi 11 hanno ridotto la loro velocità media nel 2024 rispetto al 2023. Sia le navi portacontainer che le navi metaniere l'hanno aumentata notevolmente, rispettivamente del 2,2 % e del 2,4 %.

L'analisi grafica dei principali indicatori di **efficienza tecnica e operativa** ha confermato il graduale aumento dei valori di correlazione dei dati tra i principali indicatori di efficienza tecnica e operativa ⁽⁸⁾ e le dimensioni delle navi che trasmettono rendicontazioni a norma del regolamento MRV dell'UE nel settore del trasporto marittimo, evidenziando quindi la maggiore maturità del quadro MRV. Per quanto riguarda l'efficienza, le tendenze sono rimaste generalmente stabili, in

⁽⁷⁾ Eurostat. (2024). *Maritime transport of goods - annual data*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data.

⁽⁸⁾ Per l'efficienza tecnica delle navi sono valutati l'indice di efficienza energetica in materia di progettazione, il valore stimato dell'indice e l'indice di efficienza energetica delle navi esistenti. Per quanto riguarda l'efficienza operativa sono valutati l'indicatore operativo di efficienza energetica e il rapporto annuale di efficienza.

particolare tra i maggiori produttori di gas a effetto serra della flotta, mentre alcuni segmenti (ad esempio le navi portacontainer) hanno registrato miglioramenti nell'efficienza tecnica comunicata.

5. Attuazione del regolamento MRV dell'UE nel settore del trasporto marittimo

Per quanto riguarda l'attuazione del regolamento MRV dell'UE nel settore del trasporto marittimo, i risultati confermano la qualità e la completezza dei dati comunicati. Sia le società di navigazione che i verificatori accreditati hanno gestito bene i nuovi obblighi di comunicazione introdotti per sostenere l'estensione dell'ETS al trasporto marittimo a partire dal 2024. Ciò è dimostrato dal **miglioramento degli indicatori di puntualità** (69 % rispetto al 52 % del 2023), nonostante un termine più breve per la presentazione delle relazioni annuali ⁽⁹⁾.

La **qualità dei dati comunicati** è rimasta generalmente coerente con il periodo di riferimento precedente (2023). La percentuale di relazioni con valori anomali è aumentata solo leggermente, attestandosi allo 0,5 % del totale, ancora notevolmente al di sotto della media dell'1,1 % per il periodo 2018-2024.

I **controlli di conformità in termini di MRV**, effettuati durante le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo, hanno confermato i miglioramenti registrati negli anni precedenti. Nel 2025 solo il 2 % delle navi sottoposte a ispezione non ha fornito un documento di conformità valido che attestasse il rispetto degli obblighi in materia di MRV dell'UE nell'anno precedente. La maturità dell'attuazione del sistema MRV dell'UE per il trasporto marittimo ha svolto un ruolo fondamentale nel garantire un elevato rispetto degli obblighi dell'ETS per il trasporto marittimo, rispecchiando l'adattamento del settore a tali requisiti, tenuto conto che nel 2025 le società di navigazione hanno restituito quote entro il termine previsto dalla normativa per oltre il 99 % degli obblighi di restituzione ⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ Il termine è stato anticipato dal 30 aprile al 31 marzo, a partire dal periodo di riferimento 2024.

⁽¹⁰⁾ Valore determinato sulla base dei dati comunicati dalle società di navigazione nel registro dell'Unione entro il 1° ottobre 2025 per quanto riguarda le emissioni del 2024.