



COMUNICATO STAMPA

4 FEBBRAIO 2025

Trasporti marittimi dell'UE: nonostante i progressi compiuti, persistono sfide in materia di ambiente e sostenibilità

Il settore marittimo europeo sta avanzando verso una maggiore sostenibilità ma, per raggiungere gli obiettivi climatici e ambientali dell'UE volti a ridurre gli sprechi di energia, l'inquinamento e le emissioni di gas serra e a proteggere meglio la biodiversità, dovrà intensificare gli sforzi nei prossimi anni. È quanto emerge dalla seconda edizione della relazione sull'impatto ambientale del trasporto marittimo europeo, pubblicata oggi dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) e dall'Agenzia europea dell'ambiente (EEA).

Il trasporto marittimo riveste un ruolo cruciale nel sostenere il commercio, la crescita economica, la connettività e l'accessibilità, contribuendo allo stesso tempo alla sicurezza energetica e alla creazione di posti di lavoro. L'**aumento della domanda di trasporto** nel settore marittimo comporta tuttavia ulteriori impatti ambientali a livello di ecosistemi marini e di atmosfera. Secondo quanto [riportato nella relazione](#), che fornisce un aggiornamento sulla prestazione ambientale del settore e una valutazione degli sforzi sostenuti per renderlo più sostenibile, sono stati compiuti dei **progressi** ma la riduzione delle emissioni rimane una sfida.

Attività come quelle di trasporto merci, container, pesca commerciale, navi cisterna e navi da crociera, nonché le attività portuali, impattano in modo significativo sull'ambiente, con l'intero settore che rappresenta il 3-4% delle emissioni complessive di **anidride carbonica** (CO₂) dell'UE, una percentuale che deve diminuire. Al contempo, tra il 2018 e il 2023 le emissioni di gas **metano** (CH₄) sono almeno raddoppiate, arrivando a rappresentare il 26% delle emissioni totali di metano del settore nel 2022. Oltre alle emissioni di gas serra, persiste il problema della riduzione di **inquinanti atmosferici** come zolfo e ossidi di azoto (NO_x).

Il trasporto marittimo continua inoltre a influire sull'**inquinamento delle acque**, attraverso fuoriuscite di petrolio e scarichi di acque reflue delle navi, nonché all'inquinamento acustico sottomarino. Secondo le stime, i rifiuti marini prodotti dalla pesca e dal trasporto marittimo si sono dimezzati nell'ultimo decennio, ma resta difficile affrontare il problema in modo globale. Anche la perdita di container, compresi quelli contenenti pellet di plastica, rimane un'importante fonte di inquinamento marittimo.

Dalla relazione emerge inoltre che l'uso di fonti di energia e **carburanti alternativi** è aumentato, pur partendo da una base ridotta. Allo stato attuale, tuttavia, sarà necessario aumentare significativamente la produzione di alcuni possibili carburanti alternativi per poter soddisfare la domanda potenziale. Occorrerà inoltre sviluppare **orientamenti internazionali armonizzati** e formare la gente di mare sulle nuove tecnologie di decarbonizzazione.



Esprimendo il proprio apprezzamento per la relazione, il commissario per i Trasporti sostenibili e il turismo, **Apostolos Tzitzikostas**, ha commentato: «La nuova relazione sull'impatto ambientale del trasporto marittimo europeo rappresenta una guida preziosa per il futuro del trasporto marittimo europeo, un futuro sostenibile, competitivo e resiliente al tempo stesso. La relazione è anche un invito ad agire. Collaborando, possiamo garantire che il trasporto marittimo rimanga un fattore chiave della nostra economia globale, riducendone al minimo l'impatto ambientale e salvaguardando i nostri oceani per le generazioni future.»

Jessika Roswall, commissaria per l'Ambiente, la resilienza idrica e un'economia circolare competitiva, ha aggiunto: «Le nostre acque sono sotto pressione a causa del cambiamento climatico, della perdita di biodiversità, della cattiva gestione e dell'inquinamento. Proprio per questo presenterò a breve la prima strategia sulla resilienza idrica dell'UE. Abbiamo bisogno di un cambiamento di paradigma nell'approccio al sistema idrico, per preservare la qualità e la quantità di acqua nonché per aumentare il vantaggio competitivo della nostra industria in questo settore. Abbiamo bisogno di un approccio integrato, 'dalla fonte al mare' poiché le attività in mare sono strettamente legate a quelle sulla terraferma. Ora è il momento di adottare un cambiamento nei settori marittimo e idrico per rendere l'Europa resiliente dal punto di vista idrico.»

«C'è bisogno di un'azione continua e di una maggiore innovazione per accelerare i progressi verso un trasporto marittimo più sostenibile in Europa, in tutte le sue operazioni, al fine di raggiungere gli ambiziosi obiettivi del Green Deal europeo, preservando al tempo stesso la competitività del settore. La nostra relazione congiunta è stata concepita per fornire ai responsabili politici e ai cittadini una valutazione fattuale e basata su elementi concreti delle sfide attuali e future del percorso di decarbonizzazione del settore, nonché delle opportunità che la digitalizzazione e le tecnologie avanzate possono offrire per favorire la transizione verde del settore marittimo», ha dichiarato **Maja Markovčić Kostelac**, direttrice esecutiva dell'EMSA.

«La relazione riflette l'urgente necessità del settore del trasporto marittimo di intensificare gli sforzi per ridurre l'impronta di carbonio e altri impatti ambientali come l'inquinamento delle acque, nonché di accelerare gli sforzi per passare a carburanti più puliti e a pratiche portuali e di navigazione sostenibili al fine di ridurre l'impatto sugli ecosistemi marini e costieri. Nuove tecnologie e innovazioni e una migliore gestione contribuiranno al raggiungimento della sostenibilità futura in modo economicamente accessibile, per cui è fondamentale che il settore acceleri il suo passaggio a pratiche ecologiche», ha dichiarato **Leena Ylä-Mononen**, direttrice esecutiva dell'EEA.

Raggiungere la sostenibilità

È lecito attendersi che le nuove misure legislative, le opportunità di finanziamento e gli investimenti dell'UE facciano progredire la decarbonizzazione del settore. Con l'estensione del [sistema di scambio di quote di emissione dell'UE](#) (EU ETS) al trasporto marittimo nel 2024, l'UE è diventata la prima giurisdizione a fissare un prezzo per le emissioni di gas a effetto serra delle navi. Le entrate provenienti dal sistema di scambio finanziano il Fondo per l'innovazione, uno dei più grandi programmi al mondo per le tecnologie innovative e a basse emissioni di carbonio, con oltre 300 progetti relativi al trasporto marittimo già sostenuti. Allo stesso tempo,

il [regolamento FuelEU Maritime](#), in vigore da gennaio 2025, incentiva i combustibili a basse emissioni di carbonio e le soluzioni elettriche con limiti di intensità di gas serra sull'energia usata a bordo delle navi. Il modello FuelEU Maritime fornisce la base per la norma sui combustibili a basse emissioni di gas a effetto serra proposta per la riduzione delle emissioni a livello internazionale attraverso l'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

Principali impatti ambientali messi in luce dalla relazione

- Le emissioni di gas metano (CH₄) sono almeno raddoppiate tra il 2018 e il 2023, arrivando a rappresentare il 26% delle emissioni totali di metano del settore dei trasporti nel 2022. Ciò è in gran parte riconducibile all'aumento dell'uso del gas naturale liquefatto (GNL).
- **Inquinamento atmosferico:** dal 2014, le emissioni di ossidi di zolfo (SO_x) nell'UE sono diminuite di circa il 70%, in gran parte grazie all'introduzione delle zone di controllo delle emissioni di ossidi di zolfo (SECA) nell'Europa settentrionale. L'introduzione della SECA del Mediterraneo, che prenderà effetto il 1° maggio 2025, dovrebbe contribuire a ulteriori riduzioni insieme a quella in arrivo nell'Oceano Atlantico nord-orientale, che controlla sia gli SO_x che gli NO_x. Allo stesso tempo, le emissioni di ossidi di azoto (NO_x) sono aumentate in media del 10% tra il 2015 e il 2023, arrivando a costituire il 39% delle emissioni di NO_x legate ai trasporti nel 2022.
- **Inquinamento delle acque:** il trasporto marittimo contribuisce all'inquinamento delle acque attraverso fuoriuscite di petrolio e scarichi derivanti da cicli operativi delle navi, come le acque grigie, e gli scarichi di acqua dei sistemi di depurazione dei gas di scarico a ciclo aperto (EGCS), utilizzati per ridurre le emissioni di ossidi di zolfo (SO_x) nell'atmosfera, che rappresentano il 98% degli scarichi consentiti. Gli EGCS rilasciano contaminanti nell'acqua, il che evidenzia il compromesso tra la riduzione dell'inquinamento atmosferico e l'aumento dell'inquinamento marino. Lo scarico di acque grigie, dovuto in gran parte alle operazioni delle navi da crociera, ha registrato un aumento del 40% tra il 2014 e il 2023.
- **Inquinamento acustico sottomarino:** i nuovi modelli paneuropei indicano livelli elevati di rumore sottomarino irradiato (URN) nella Manica, nello Stretto di Gibilterra, nel Mare Adriatico, nello Stretto dei Dardanelli e nel Mar Baltico. Le misure di mitigazione potrebbero portare a una riduzione dell'URN fino al 70% tra il 2030 e il 2050.
- **Rifiuti marini:** i rifiuti marini prodotti dalla pesca (11.2%) e dal trasporto marittimo (1.8%) si sono dimezzati nell'ultimo decennio. Permangono tuttavia delle sfide, in particolare per quanto riguarda l'inquinamento da pellet di plastica proveniente da perdite di container.
- **Effetti sui fondali marini:** circa il 27% dei fondali marini europei vicini alla costa (il 5% dei quali è soggetto a gravi effetti) risente delle attività legate ai trasporti marittimi, come l'espansione dei porti, il dragaggio e l'ancoraggio, che provocano perturbazioni fisiche e perdita di habitat.



- **Specie esotiche:** il trasporto marittimo è responsabile dell'introduzione in Europa della maggior parte (60%) di specie non indigene e di specie esotiche invasive (56%). La convenzione per la gestione delle acque di zavorra ha tuttavia portato al 31% di navi certificate e al 23% di sistemi conformi nel 2023.
- **Rischi di collisione:** l'aumento dell'intensità dei trasporti marittimi ha causato un notevole aumento dei rischi di collisione con gli animali nelle zone protette Natura 2000 in tutte le regioni marine dal 2017 al 2022.

LINK ALLA RELAZIONE E ALLE SCHEDE INFORMATIVE

EEA: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>

EMSA: <http://www.emsa.europa.eu/emter>

CONTATTI STAMPA

- **EMSA:** Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; cellulare: +351 913 151 610
- **EEA:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; cellulare: +45 2174 1872