

Relazione speciale

Le azioni dell'UE volte a contrastare l'inquinamento marino causato dalle navi

Ancora in cattive acque



CORTE
DEI CONTI
EUROPEA

Indice

	Paragrafo
Sintesi	I - VII
Introduzione	01 - 13
L'inquinamento provocato dalle navi nei mari dell'UE	01 - 05
Quadro giuridico	06 - 09
Ruoli e responsabilità	10 - 13
Estensione e approccio dell'audit	14 - 17
Osservazioni	18 - 92
Le norme UE contro l'inquinamento provocato dalle navi stanno migliorando	18 - 40
La normativa UE incorpora le norme dell'IMO	19 - 21
La Commissione sta colmando le lacune relative ai rischi di inquinamento provocato dalle navi	22 - 40
L'attuazione e l'applicazione delle norme dell'UE in materia di inquinamento provocato dalle navi presentano debolezze	41 - 73
Gli strumenti e i servizi marittimi dell'EMSA presentano alcune limitazioni e gli Stati membri li hanno sottoutilizzati	42 - 51
I controlli e le ispezioni delle navi non sono sufficienti e le sanzioni per gli scarichi illegali variano all'interno dell'UE	52 - 63
L'attuazione a livello nazionale della recente normativa dell'UE sull'attrezzatura da pesca non è ancora completata	64 - 70
I fondi dell'UE hanno sostenuto progetti pertinenti, ma hanno incontrato difficoltà a estendere i risultati	71 - 73
Il quadro UE di monitoraggio dell'inquinamento provocato dalle navi presenta limitazioni	74 - 92
Vi sono poche informazioni sulla contaminazione delle acque marine e sui rifiuti marini riconducibili alle navi	76 - 80
Metodologie e soglie non comparabili e incomplete hanno inficiato il monitoraggio e la rendicontazione	81 - 86
Lacune e asimmetrie negli strumenti di rendicontazione	87 - 92

Conclusioni e raccomandazioni

93 - 98

Allegati

Allegato I – Relazioni della Corte dei conti europea sull'inquinamento originato in terraferma

Allegato II – Principali norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi

Allegato III – Principali norme dell'UE in materia di inquinamento provocato dalle navi

Allegato IV – Meccanismi di cooperazione multilaterale

Allegato V – Ratifica, da parte degli Stati membri dell'UE, delle convenzioni e dei protocolli IMO maggiormente pertinenti in materia di inquinamento provocato dalle navi, con relativi totali

Allegato VI – Progetti selezionati negli Stati membri visitati dagli auditor della Corte

Acronimi e abbreviazioni

Risposte della Commissione

Cronologia

Équipe di audit

Sintesi

I Un ecosistema marino sano è fondamentale per la biodiversità, gli stock ittici e l'assorbimento delle emissioni di CO₂. L'inquinamento dei mari causato da attività umane rimane un grave problema per le acque marine dell'Unione europea (UE). L'ottavo programma di azione per l'ambiente dell'UE, entrato in vigore nel 2022, ha fissato l'obiettivo di un "inquinamento zero" per le acque entro il 2030.

II La presente relazione è incentrata sull'inquinamento provocato dalle navi, una delle principali fonti che contribuiscono alla contaminazione delle acque marine. A livello mondiale, le Nazioni Unite, attraverso l'Organizzazione marittima internazionale, hanno elaborato convenzioni per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento. L'UE ha adottato norme che perseguono gli stessi obiettivi. Ha finanziato progetti volti a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi stanziando oltre 216 milioni di euro nel periodo 2014-2023, principalmente per migliorare gli impianti di raccolta dei rifiuti portuali, ma anche per la raccolta delle reti da pesca e la ricerca.

III La Corte ha espletato il presente audit in ragione dell'interesse del pubblico e dei propri interlocutori per l'inquinamento dei mari dell'UE, al fine di contribuire alla prevista revisione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e al miglioramento dei controlli e dei dati sull'inquinamento marittimo dell'UE. La Corte ha verificato se le azioni dell'UE volte a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi fossero ben concepite, attuate, applicate e monitorate. L'audit ha riguardato il periodo compreso tra gennaio 2014 e settembre 2024.

IV Nel complesso, la Corte conclude che le norme dell'UE in materia di inquinamento provocato dalle navi stanno migliorando, ma che la loro attuazione e applicazione presentavano debolezze e che i dati erano insufficienti per misurare i risultati.

V La Corte ha riscontrato che la normativa dell'UE integra norme internazionali e che la Commissione sta agendo per colmare le lacune in materia di rischi di inquinamento. L'Agenzia europea per la sicurezza marittima ha fornito agli Stati membri strumenti utili per contrastare l'inquinamento provocato dalle navi, ma gli Stati membri non ne hanno sfruttato appieno il potenziale. Dall'analisi della Corte emerge inoltre che l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'UE in materia di controllo e prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi presentano tuttora carenze. Gli Stati membri spesso non hanno raggiunto le rispettive percentuali-obiettivo obbligatorie per le ispezioni delle navi. Nel complesso, queste debolezze ostacolano l'efficacia delle azioni intraprese per contrastare l'inquinamento.

VI Né la Commissione né gli Stati membri visitati dagli auditor della Corte hanno potuto individuare appieno i fondi UE utilizzati per contrastare l'inquinamento delle acque marine. Non disponevano di una visione d'insieme dei risultati ottenuti né delle modalità con cui questi ultimi potessero essere utilizzati su scala più ampia. Allo stesso tempo, dall'audit della Corte è emerso che il quadro strategico dell'UE per l'ambiente marino presenta limiti nel monitoraggio dell'inquinamento provocato dalle navi, in particolare nel collegare la contaminazione e i rifiuti marini alla rispettiva fonte.

VII La Corte raccomanda alla Commissione di:

- migliorare il monitoraggio e l'efficacia degli strumenti di allerta anti-inquinamento;
- potenziare il monitoraggio dei controlli che gli Stati membri sono tenuti ad effettuare;
- dar seguito alle problematiche relative all'estensione dei progetti dell'UE;
- migliorare la rendicontazione e il monitoraggio sullo stato ecologico delle acque marine.

Introduzione

L'inquinamento provocato dalle navi nei mari dell'UE

01 Un ecosistema marino sano è fondamentale per la biodiversità, gli stock ittici e l'assorbimento delle emissioni di CO₂. L'inquinamento dei mari causato da attività umane rimane un grave problema per le acque marine dell'Unione europea.

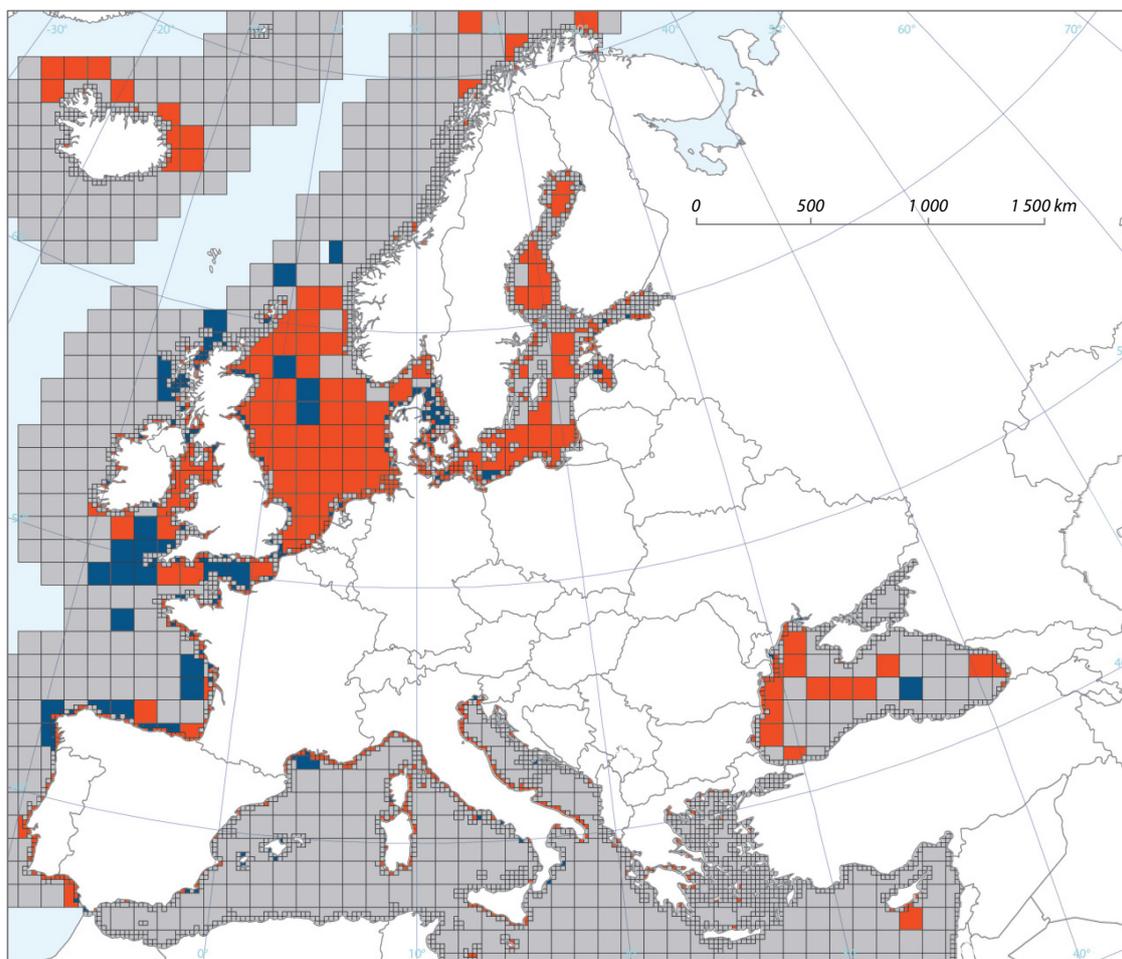
02 Nel 2008 l'UE ha adottato la [direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino](#) al fine di conseguire o mantenere un "buono stato ecologico" dei mari dell'UE entro il 2020. L'[8° programma di azione per l'ambiente](#) dell'UE, entrato in vigore nel 2022, ha fissato l'obiettivo "inquinamento zero" per le acque entro il 2030. A livello internazionale, l'UE è impegnata a conseguire [l'obiettivo di sviluppo sostenibile n. 14.1 delle Nazioni Unite](#), che mira a prevenire e ridurre in modo significativo l'inquinamento marino di tutti i tipi entro il 2025.

03 L'UE monitora la qualità delle acque marine valutando le condizioni dell'ambiente marino tramite undici indicatori ("descrittori" ai sensi della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino). In una [relazione](#) pubblicata nel 2019, l'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) ha constatato che l'80 % delle acque marine dell'UE era costituito da "aree problematiche" in termini di contaminanti (cfr. [figura 1](#)), mentre il 75 % circa era inquinato da rifiuti dispersi in ambiente marino (cfr. [figura 2](#)). La Corte dei conti europea ha pubblicato una serie di relazioni sull'inquinamento originato sulla terraferma (cfr. [allegato I](#)). La presente relazione è incentrata sull'inquinamento provocato dalle navi.

Figura 1 – Contaminazione dei mari europei

Inquinamento dei mari europei

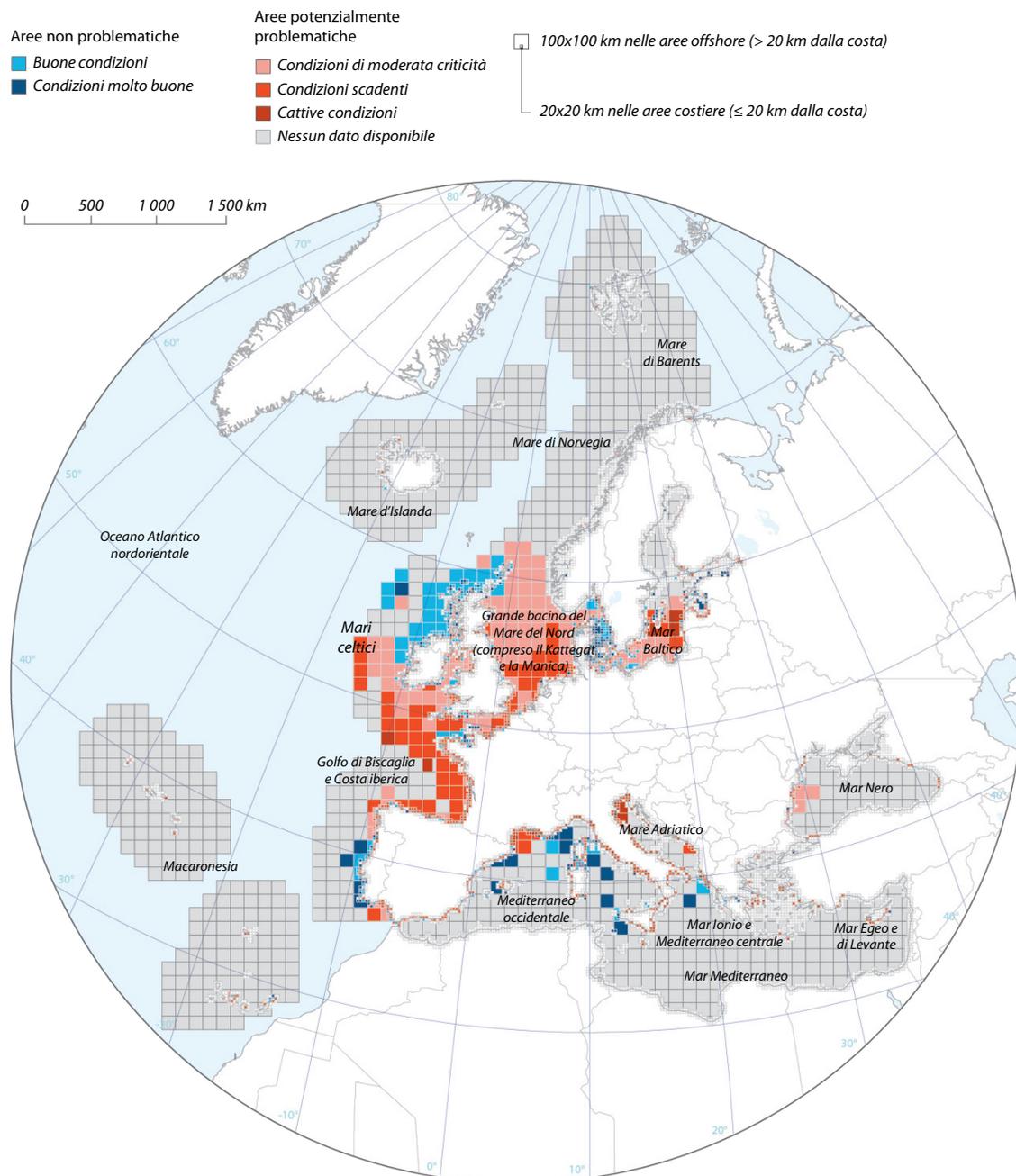
- Aree problematiche
 - Aree non problematiche
 - Dati insufficienti
- 100x100 km nelle aree offshore (> 20 km dalla costa)
 20x20 km nelle aree costiere (≤ 20 km dalla costa)



© AEA, *Contamination of Europe's seas*, pubblicato nel 2019 utilizzando principalmente dati del periodo 2008-2017, ma anche dati di periodi precedenti, consultato il 21 novembre 2024 (mappa modificata dalla Corte dei conti europea).

Figura 2 – Rifiuti dispersi in ambiente marino in Europa

Valutazione dei rifiuti marini in tutti i quattro mari regionali, 2010-2021

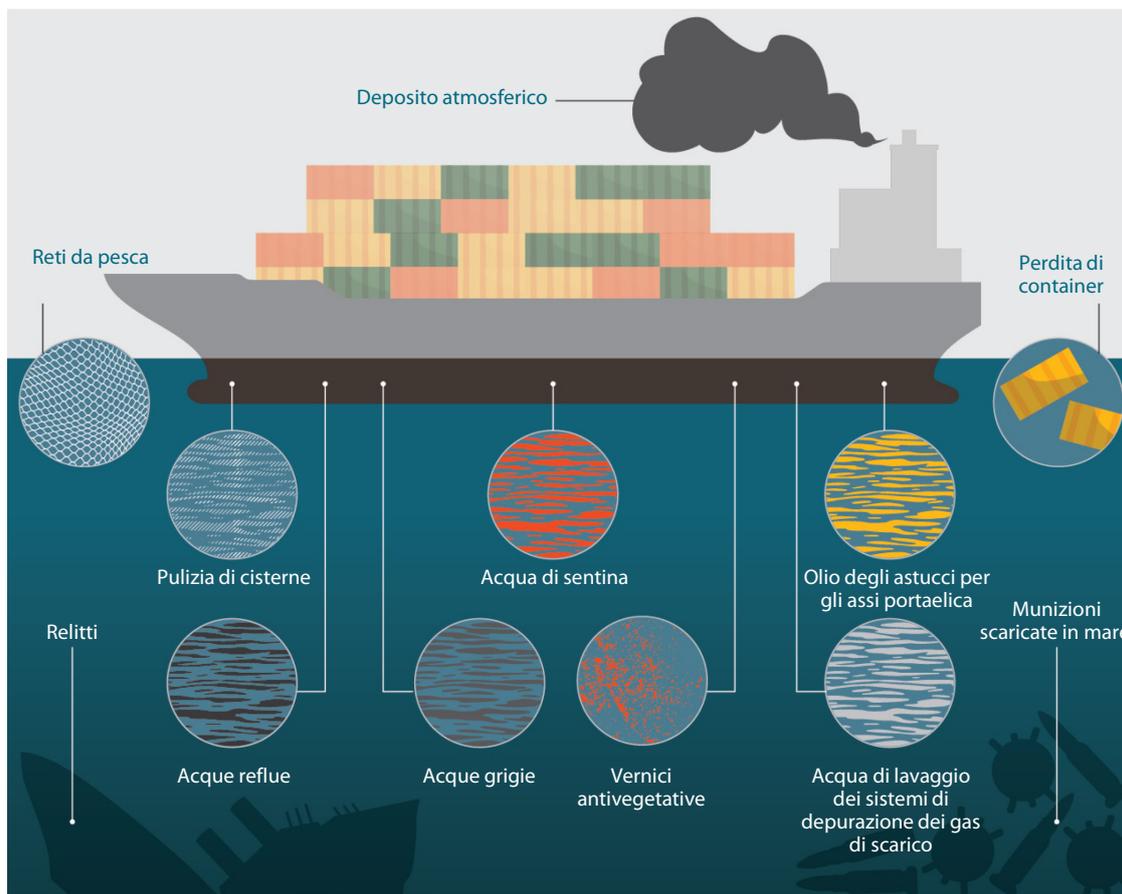


© AEA, *Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010-2021*, pubblicato nel 2023, consultato il 21 novembre 2024 (mappa modificata dalla Corte dei conti europea).

04 Le navi come le navi mercantili, le navi da crociera, i traghetti passeggeri, le navi da pesca, le imbarcazioni da diporto e altre sono notevoli fonti di inquinamento marino. Come illustrato nella *figura 3*, le navi contribuiscono ai rifiuti dispersi in ambiente marino, compresi i rifiuti di plastica e l'attrezzatura da pesca abbandonata, persa o dismessa. Possono inoltre inquinare i mari con contaminanti quali petrolio, composti organici, metalli pesanti e sostanze pericolose provenienti da fonti quali:

- sversamenti accidentali o scarichi operativi (ad esempio, da sentine, dagli astucci di uscita degli assi portaelica e dalla pulizia delle cisterne);
- scarico di acque reflue e acque "grigie" (da pozzi, docce e lavatrici);
- perdita di composti tossici da vernici antivegetative (rivestimenti dello scafo per impedire l'accumulo di organismi marini);
- rilascio di sostanze nocive dalla demolizione delle navi, dalle perdite di container, dai relitti di navi e da munizioni sommerse;
- scarico di acque inquinate e residui di "scrubber" (sistemi di depurazione dei gas di scarico).

Figura 3 – Sottosistemi sulle navi che causano inquinamento marino



Fonte: Corte dei conti europea.

05 L'UE e i suoi Stati membri, 22 dei quali sono Stati costieri, affrontano in vari modi l'inquinamento provocato dalle navi:

- o aderendo a norme internazionali e adottando normativa UE e nazionale;
- o monitorando e segnalando gli scarichi illegali;
- o ispezionando le navi per assicurarsi che rispettino le norme e imponendo sanzioni in caso di violazioni;
- o tramite progetti finanziati dall'UE volti a migliorare la qualità delle acque marine;
- o valutando lo stato ecologico delle acque marine e riferendo periodicamente sulle risultanze.

Quadro giuridico

06 La [Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare](#) stabilisce il quadro giuridico per tutte le attività nei mari e negli oceani. Comprende disposizioni volte a prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento dell'ambiente marino proveniente da qualsiasi fonte, comprese le navi.

07 L'[Organizzazione marittima internazionale](#) (IMO) è l'agenzia delle Nazioni Unite per la sicurezza della navigazione e la prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico causato dalle navi. In tale veste, l'IMO ha elaborato la [convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi](#) (MARPOL). In allegati distinti, la convenzione MARPOL stabilisce norme per determinare il tipo e la quantità di inquinanti che una nave è autorizzata a smaltire in mare e stabilisce cosa costituisce uno scarico illegale. Altre convenzioni dell'IMO affrontano aspetti specifici dell'inquinamento provocato dalle navi, quali lo scarico di rifiuti in mare (comprese le munizioni), le vernici antivegetative, i relitti e il riciclaggio delle navi (cfr. [allegato II](#)).

08 La normativa dell'UE mira a proteggere l'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi. Comprende diverse direttive e regolamenti (cfr. [allegato III](#)). Le tre direttive principali sono:

- o la [direttiva 2005/35/CE](#) relativa all'inquinamento provocato dalle navi ("direttiva SSP"), che impone agli Stati membri di definire misure di controllo dell'applicazione della normativa e sanzioni contro gli scarichi illegali di inquinanti;
- o la [direttiva 2009/16/CE](#) relativa al controllo da parte dello Stato di approdo ("direttiva PSC"), che stabilisce criteri comuni per il controllo delle navi da parte dello Stato di approdo e definisce procedure armonizzate in materia di ispezione e fermo;
- o la [direttiva \(UE\) 2019/883](#) relativa agli impianti portuali di raccolta ("direttiva IPR"), che impone agli Stati membri di istituire impianti portuali di raccolta per i diversi tipi di rifiuti prodotti dalle navi, garantire che le navi siano soggette a ispezioni e fissare le sanzioni in caso di violazioni.

09 Nel giugno 2023 la Commissione ha presentato il [pacchetto sulla sicurezza marittima](#), comprendente [proposte legislative](#) volte a modificare le direttive SSP e PSC. Nel novembre 2024 il Consiglio ha adottato le due direttive modificate.

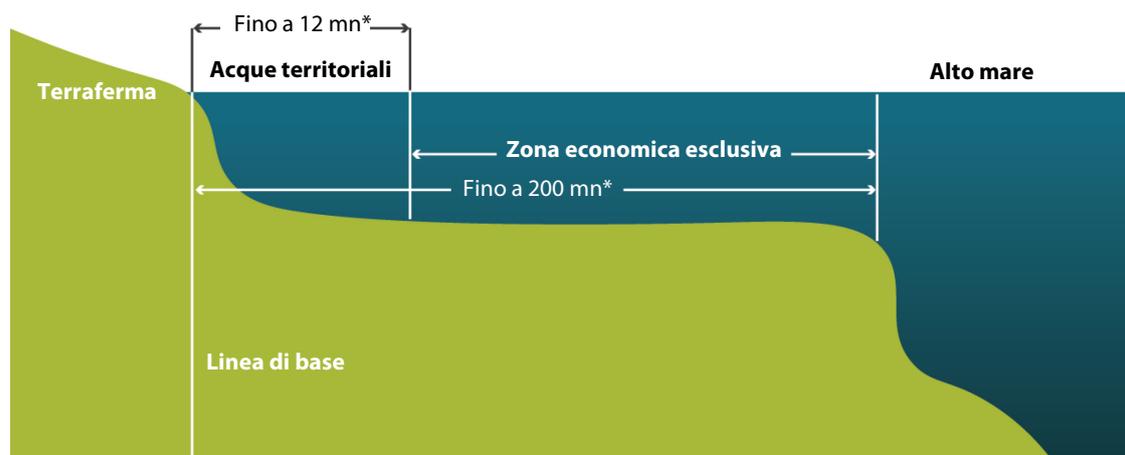
Ruoli e responsabilità

10 Spetta alla Commissione europea sviluppare il quadro giuridico dell'UE, monitorarne l'applicazione a livello nazionale, supervisionare i progetti finanziati dall'UE direttamente o in regime di gestione concorrente con gli Stati membri e promuovere la raccolta di dati armonizzati sull'inquinamento marino. Diverse direzioni generali della Commissione sono coinvolte nelle politiche e misure relative all'inquinamento provocato dalle navi, tra cui la direzione generale dell'Ambiente, la direzione generale della Mobilità e dei trasporti, la direzione generale degli Affari marittimi e della pesca e la direzione generale per la Protezione civile e le operazioni di aiuto umanitario europee.

11 Anche tre agenzie dell'UE contribuiscono alla lotta contro l'inquinamento provocato dalle navi:

- o **l'Agenzia europea per la sicurezza marittima** assiste la Commissione nell'attuazione della normativa dell'UE in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi. Fornisce inoltre sostegno tecnico e operativo agli Stati membri, come sistemi di sorveglianza via satellite (CleanSeaNet), al fine di individuare un possibile inquinamento provocato dalle navi;
- o **l'Agenzia europea di controllo della pesca** coordina il controllo e l'ispezione dei pescherecci da parte di alcuni Stati membri, compresi gli obblighi dei comandanti di recuperare l'attrezzatura da pesca persa;
- o **l'Agenzia europea per l'ambiente** raccoglie dati sull'ambiente marino e presenta valutazioni tematiche sull'inquinamento dei mari dell'UE.

12 Gli Stati membri sono responsabili dell'attuazione della normativa dell'UE e delle convenzioni IMO delle quali sono parti contraenti. Devono recepire le direttive dell'UE, riferire alla Commissione in merito alla loro attuazione e applicazione e valutare i risultati conseguiti. Gli Stati membri esercitano la loro giurisdizione nel loro mare territoriale e nella loro zona economica esclusiva, come illustrato nella **figura 4**.

Figura 4 – Aree marittime

* mn = miglia nautiche

Fonte: Corte dei conti europea.

13 Gli Stati membri dell'UE e i paesi non-UE hanno istituito meccanismi di cooperazione multilaterale per ovviare all'inquinamento causato dalle navi. Detti meccanismi, che comprendono convenzioni marittime regionali e accordi multilaterali, sono tutti illustrati nell'*allegato IV*. L'UE è parte contraente della maggior parte di queste convenzioni e di questi accordi.

Estensione e approccio dell'audit

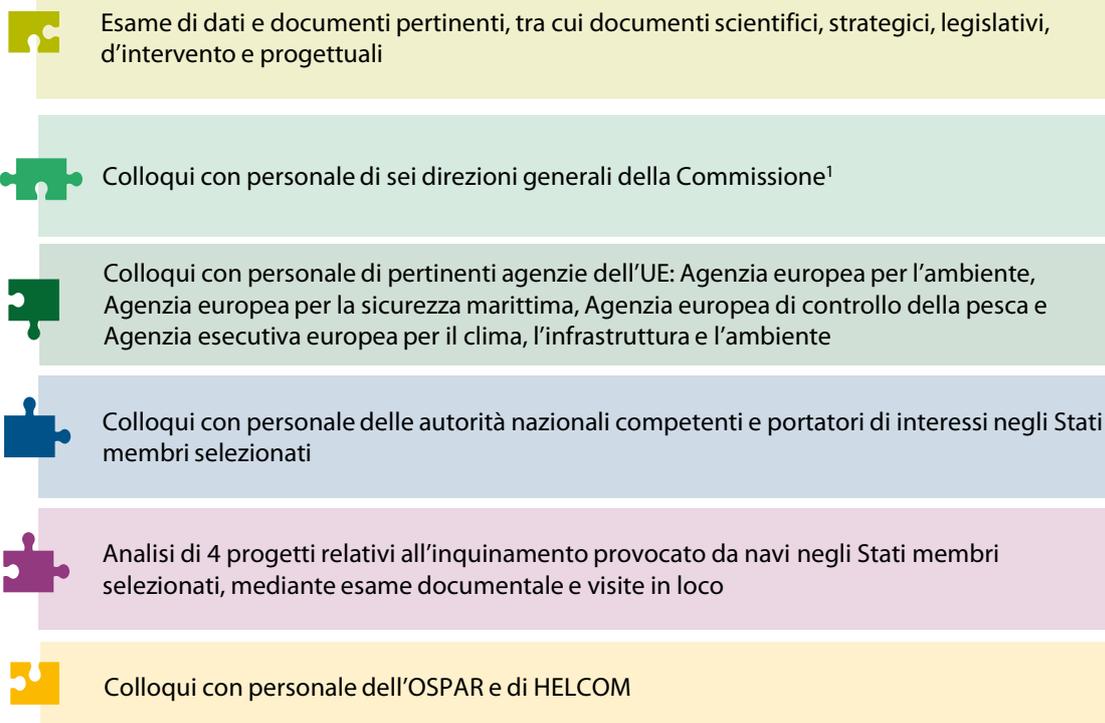
14 L'obiettivo dell'audit era verificare se le azioni dell'UE volte a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi fossero ben concepite, attuate, applicate e monitorate. La Corte ha verificato:

- o se la normativa dell'UE integrasse le norme IMO e se la Commissione stesse agendo per colmare le rimanenti lacune in materia di rischi di inquinamento;
- o se la Commissione e gli Stati membri attuassero e applicassero politiche e misure efficaci;
- o se la Commissione e gli Stati membri monitorassero i risultati conseguiti.

15 La Corte ha espletato il presente audit in ragione dell'interesse del pubblico e dei propri interlocutori per l'inquinamento dei mari dell'UE, al fine di contribuire alla prevista revisione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e al miglioramento dei controlli e dei dati sull'inquinamento marittimo dell'UE.

16 La Corte ha esaminato le norme, le politiche, i finanziamenti, i dati e le relazioni della Commissione e degli Stati membri in materia di inquinamento provocato dalle navi. Ha inoltre esaminato quattro progetti riguardanti l'inquinamento provocato dalle navi (cfr. [figura 5](#)). L'audit ha riguardato il periodo compreso tra gennaio 2014 e settembre 2024.

Figura 5 – L’approccio di audit seguito dalla Corte: il lavoro svolto



¹ DG Protezione civile e operazioni di aiuto umanitario europee, DG Ambiente, Centro comune di ricerca, DG Affari marittimi e pesca, DG Mobilità e trasporti, DG Politica regionale e urbana.

Fonte: Corte dei conti europea.

17 Gli auditor della Corte hanno deciso di recarsi in Francia e Germania per coprire:

- o due sottoregioni marine (il grande Mare del Nord ed il Mar Baltico) che comprendono il *Northern range* (fascia settentrionale), la seconda via di navigazione più trafficata al mondo e un'area problematica per quanto riguarda il grado di contaminazione, rifiuti marini e perdite di container;
- o tutti i pertinenti tipi di imbarcazioni;
- o due dei porti europei più trafficati per tonnellaggio lordo delle merci e per numero di container movimentati (Amburgo e Le Havre);
- o due convenzioni marittime regionali: la Convenzione per la protezione dell'ambiente marino dell'Atlantico nordorientale ([OSPAR](#)) e la commissione per la protezione dell'ambiente marino nel Mar Baltico ([HELCOM](#)).

Osservazioni

Le norme UE contro l'inquinamento provocato dalle navi stanno migliorando

18 La Corte ha esaminato l'attuale quadro giuridico dell'UE in materia di sicurezza marittima per valutare se includesse norme coerenti per contribuire a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi. Ha valutato se la Commissione:

- o abbia assicurato l'integrazione delle pertinenti norme dell'IMO nel quadro giuridico dell'UE;
- o stesse agendo per colmare le rimanenti lacune relative ai rischi di inquinamento provocato dalle navi.

La normativa UE incorpora le norme dell'IMO

19 Le convenzioni IMO definiscono le norme internazionali in materia di inquinamento marino provocato dalle navi. Tutti gli Stati membri dell'UE sono membri dell'IMO e parti contraenti della convenzione MARPOL (paragrafo [07](#)), ma alcuni di essi non hanno ancora ratificato tutte le convenzioni IMO pertinenti (cfr. [allegato V](#)).

20 La normativa dell'UE integra le norme IMO, come illustrato nella [figura 6](#). Ciò contribuisce alla corretta applicazione di tali norme, indipendentemente dal fatto che gli Stati membri siano o meno parti delle convenzioni IMO.

Figura 6 – La normativa UE incorpora le norme IMO

Norme dell'IMO	Normativa UE vigente	Modifiche introdotte nel 2024 dal pacchetto sulla sicurezza marittima
★ Anno di adozione ✓ Anno di entrata in vigore Copertura dell'inquinamento provocato dalle navi		
MARPOL – Allegato I ★ 1973 ✓ 1983 Petrolio	Direttive IPR/PSC/SSP	Direttiva SSP
MARPOL – Allegato II ★ 1973 ✓ 1987 Sostanze liquide nocive (HNS)	Direttive IPR/PSC/SSP	Direttiva SSP
MARPOL – Allegato V ★ 1973 ✓ 1988 Rifiuti, comprese attrezzature da pesca	Direttive IPR/PSC	Direttiva SSP
MARPOL – Allegato III ★ 1973 ✓ 1992 Sostanze nocive	Direttiva PSC	Direttiva SSP
MARPOL – Allegato IV ★ 1973 ✓ 2003 Acque reflue	Direttive IPR/PSC	Direttiva SSP
Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare ★ 1974 ✓ 1980 Incidenti	Direttive 2002/59/CE e 2009/18/CE	✗
MARPOL – Allegato VI ★ 1997 ✓ 2005 Inquinamento atmosferico	Direttiva zolfo e direttive IPR/PSC	Direttiva SSP
Convenzione sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi ★ 2001 ✓ 2008 Composti organostannici	Direttiva PSC/ regolamento (CE) n. 782/2003	✗
Convenzione di Nairobi ★ 2007 ✓ 2015 Relitti, compresi container	✗	Direttiva PSC
Convenzione di Hong Kong ★ 2009 ✓ 2025 Riciclaggio di navi	Regolamento (UE) n. 1257/2013	Direttiva PSC

Fonte: Corte dei conti europea.

21 La finalità delle due direttive SSP e PSC modificate (paragrafo 09) è modernizzare le norme dell'UE in materia di sicurezza marittima e prevenire l'inquinamento marino causato dalle navi (cfr. riquadro 1).

Riquadro 1

Nuove modifiche apportate alle direttive sull'inquinamento causato dalle navi e sul controllo da parte dello Stato di approdo

Le modifiche apportate alla direttiva sull'inquinamento causato dalle navi allineano ancor più la normativa dell'UE alle norme internazionali. L'ambito di applicazione delle norme dell'UE viene esteso a una gamma più ampia di sostanze inquinanti, quali le sostanze nocive trasportate in colli, le acque reflue e i rifiuti, oltre alle acque di scarico e a determinati residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico ("scrubber").

La direttiva modificata stabilisce inoltre criteri minimi per l'applicazione di sanzioni amministrative, quali la gravità dell'infrazione, l'impatto sull'ambiente o la solidità finanziaria dell'entità responsabile.

Le modifiche apportate alla direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo ne estendono il campo di applicazione per integrare altre norme internazionali, come la [convenzione di Nairobi](#) sulla rimozione dei relitti e la [convenzione di Hong Kong](#) sul riciclaggio delle navi.

La Commissione sta colmando le lacune relative ai rischi di inquinamento provocato dalle navi

22 La Corte ha esaminato:

- il quadro giuridico dell'UE, al fine di verificare se contemplasse le principali fonti di inquinamento causato dalle navi;
- le azioni della Commissione volte a colmare le lacune rimanenti per quanto riguarda i relativi rischi.

La sezione che segue illustra le constatazioni della Corte in merito alla demolizione delle navi, ai container persi, ai relitti delle navi, alle munizioni e ai sistemi di depurazione dei gas di scarico.

Smantellamento e riciclo delle navi

23 A livello internazionale, la convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, conclusa nel 2009, entrerà in vigore nel giugno 2025. Detta convenzione disciplina il funzionamento degli impianti di riciclaggio delle navi e l'istituzione di un meccanismo di applicazione della normativa sul riciclaggio delle navi, comprendente sia obblighi di certificazione che obblighi di comunicazione. Al 30 settembre 2024 era stata ratificata da 11 Stati membri dell'UE, di cui 10 costieri e uno non costiero.

24 A livello dell'UE, il [regolamento \(UE\) n. 1257/2013](#) relativo al riciclaggio delle navi si applica alle navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE e attua già la convenzione di Hong Kong, sebbene con requisiti più rigorosi. Dal 31 dicembre 2018, le navi commerciali battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE di stazza lorda superiore a 500 tonnellate devono essere riciclate in impianti di riciclaggio delle navi approvati dall'UE.

25 Tuttavia, gli armatori possono eludere tale obbligo sostituendo la bandiera dello Stato membro dell'UE con la bandiera di uno Stato non-UE prima di procedere alla demolizione delle proprie navi. Nel 2022 il 14,2 % della flotta mondiale batteva bandiera di uno Stato membro dell'UE, ma solo il 6,1 % delle navi a fine vita batteva bandiera di uno Stato dell'UE. Negli ultimi anni, [alcuni armatori tedeschi sono stati oggetto di indagini](#) per presunte infrazioni agli obblighi di riciclaggio delle navi.

26 Nel 2017, la Commissione ha pubblicato una [relazione](#) “sulla possibilità di istituire uno strumento finanziario atto ad agevolare il riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente”, concludendo che era necessaria un'ulteriore analisi. La Commissione sta riesaminando tale opzione e ha inoltre avviato una valutazione del regolamento sul riciclaggio delle navi che intende completare entro la fine del 2024.

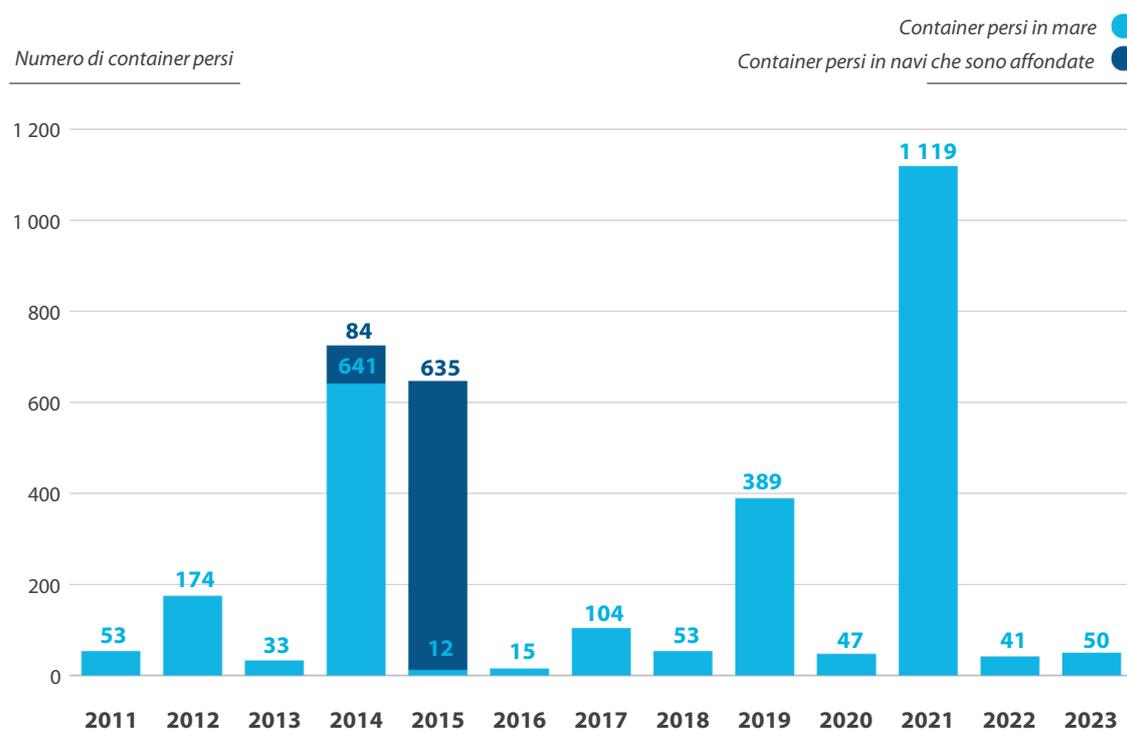
Container persi in mare

27 I container possono essere persi in mare durante il trasporto a causa di uno stoccaggio inadeguato, di incidenti o di condizioni meteorologiche avverse. Una volta persi, possono costituire una fonte di inquinamento, ad esempio rilasciando in mare sostanze pericolose o pellet di plastica. Possono inoltre causare altri incidenti, generando un ulteriore inquinamento marino.

28 A livello internazionale, la convenzione MARPOL del 1973 e la [convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare](#) del 1974 impongono al comandante di una nave di segnalare allo Stato costiero più vicino la perdita in mare di container contenenti merci o sostanze pericolose. Nel giugno 2024, l'IMO [ha adottato](#) modifiche ai propri regolamenti per la salvaguardia della vita umana in mare e richiederà la comunicazione obbligatoria di tutti i container persi in mare a partire dal gennaio 2026. L'IMO sta inoltre [lavorando](#) per prevenire le perdite di container in mare.

29 A livello dell'UE, la [direttiva 2002/59/CE](#) impone agli Stati membri di far sì che il comandante di una nave notifichi immediatamente i container persi al pertinente Stato costiero. Inoltre, a norma della [direttiva 2009/18/CE](#), gli Stati membri devono registrare nella [piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi](#) i container persi in mare nelle proprie acque o da navi battenti la loro bandiera. Tuttavia, non vi è alcuna garanzia che tutte le perdite siano dichiarate. I dati su questa piattaforma mostrano che il numero di container persi nei mari dell'UE (compresi quelli a bordo di navi che sono affondate) varia notevolmente da un anno all'altro, come illustrato nella [figura 7](#).

Figura 7 – Numero di container persi in mare nell'UE, 2011-2023



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base dei dati della Commissione.

30 Solo **alcuni** dei container persi vengono recuperati. Le autorità francesi hanno stimato che dei 1 200 container persi nelle zone dell'Atlantico e della Manica/Mare del Nord tra il 2003 e il 2014 sono stati recuperati solo 49, il che rappresenta circa il 4 %.

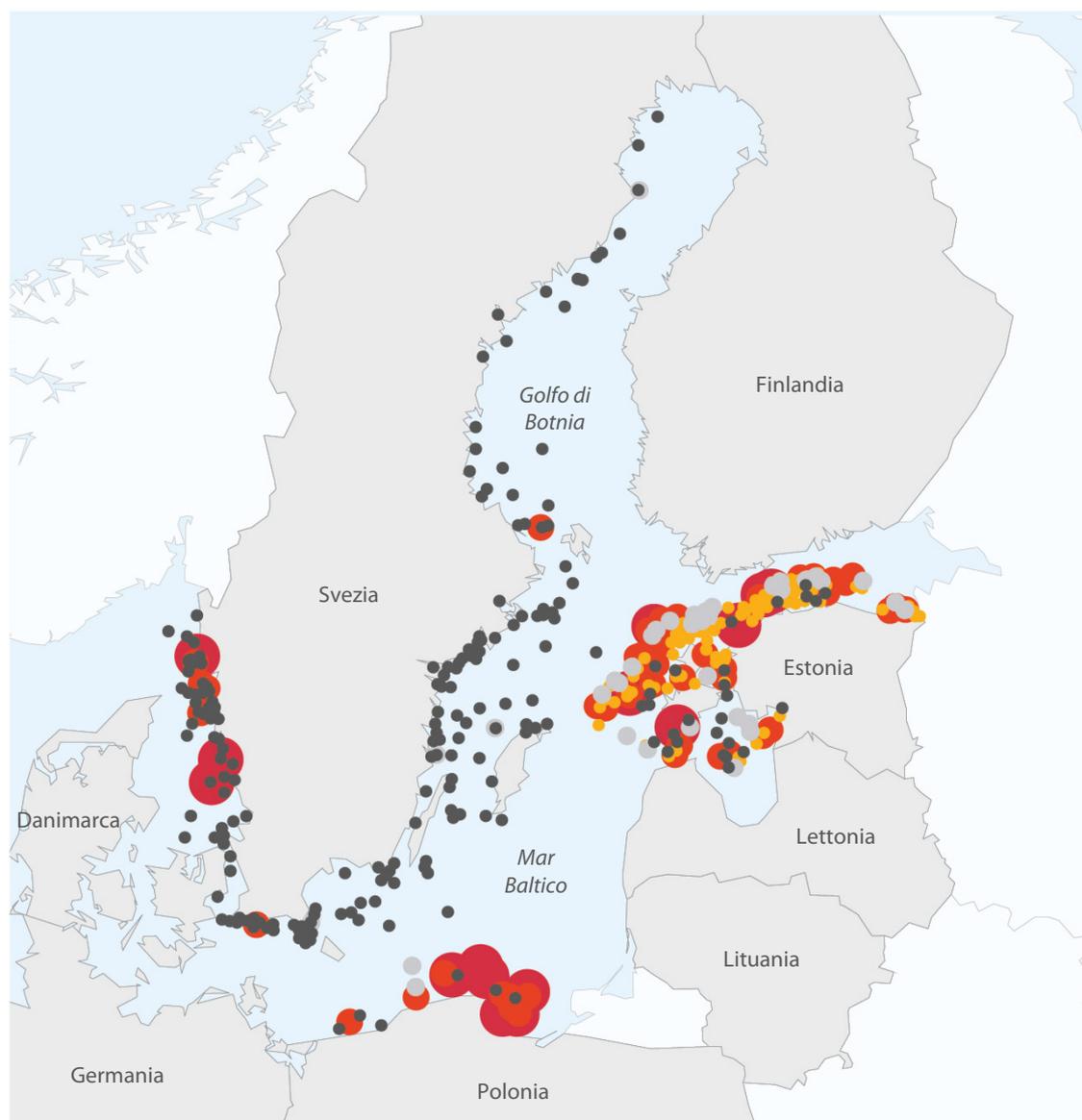
31 Secondo la **valutazione d'impatto della Commissione sull'inquinamento da microplastiche**, i pellet di plastica dispersi in mare o sulla terraferma costituiscono la terza principale fonte di microplastiche rilasciate involontariamente nell'ambiente dell'UE. Nel 2019 e nel 2020 sono state perse due spedizioni di pellet di plastica che hanno comportato il rilascio, rispettivamente, di **550 milioni di pellet (11 tonnellate)** e di **650 milioni di pellet (13 tonnellate)** nel Mare del Nord. Nel marzo 2024, il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO ha approvato **raccomandazioni per il trasporto di pellet di plastica** via mare. Una **proposta di regolamento presentata dalla Commissione**, volta a prevenire le dispersioni di pellet di plastica, è attualmente oggetto del **processo legislativo**.

Relitti di navi

32 I relitti di navi nei mari dell'UE, come quelli di navi da guerra, navi da carico, petroliere, navi cisterna per prodotti chimici o di pescherecci, sono tutti potenziali fonti di inquinamento. Contengono sostanze chimiche e olio combustibile pesante che potrebbero essere gradualmente rilasciati nell'ambiente marino. Sulla base di fonti HELCOM, gli scienziati della **fondazione MARE** stimano che almeno 100 degli 8 000-10 000 relitti nel Mar Baltico non sono sicuri, perché contengono combustibile o sostanze pericolose e perché si trovano a meno di 10 miglia nautiche dalla costa (cfr. **figura 8**).

Figura 8 – Relitti pericolosi nei mari al largo di Estonia, Polonia e Svezia**Lunghezza**

- Relitto di lunghezza non nota
- < 30 m
- 30-50 m
- 50-100 m
- 100-227 m



© HELCOM Map and data service. Serie di dati: relitti pericolosi nel Mar Baltico, aggiornato da ultimo il 22 giugno 2023.

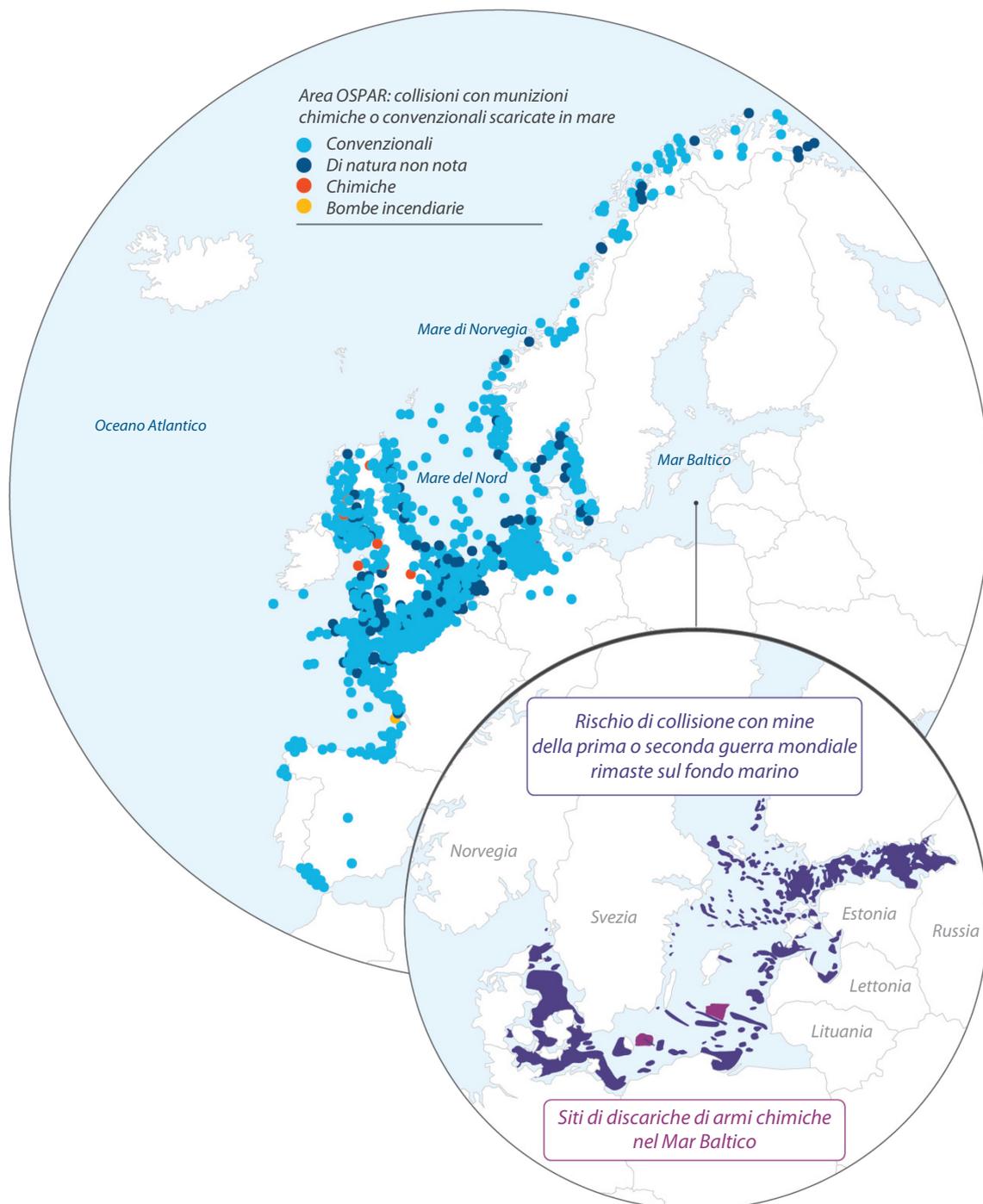
33 Le autorità tedesche stimano che vi siano circa 1 000 relitti nel Mare del Nord tedesco e 500 nel Mar Baltico tedesco. Le [autorità tedesche](#) non sono a conoscenza della natura del carico contenuto in tali relitti di navi. In Francia, il servizio navale idrografico e oceanografico francese (SHOM) dispone di un elenco di [4 700 relitti](#) di lunghezza superiore a 40 metri, messi in servizio dopo il 1914 e situati nella zona economica esclusiva della Francia continentale e d'oltremare.

34 A livello internazionale, la convenzione di Nairobi del 2007 stabilisce norme sulla rimozione dei relitti che possono avere ripercussioni negative sull'ambiente marino. Al 30 settembre 2024, detta convenzione era stata ratificata da 15 Stati membri dell'UE, 14 costieri e uno non costiero. La direttiva PSC, così come modificata nel novembre 2024, incorpora la Convenzione di Nairobi nel quadro normativo dell'UE.

Munizioni

35 Le munizioni sommerse, con l'avanzare della corrosione, potrebbero rilasciare sostanze tossiche. L'OSPAR raccoglie i resoconti di collisioni con munizioni sommerse nell'Atlantico nord-orientale. Ogni anno ne vengono registrate circa [900](#). Di queste, oltre il 50 % è dovuto a reti da pesca che vi si impigliano. Secondo le stime dell'[HELCOM](#), dal 1946 sono state scaricate nel Mar Baltico 40 000 tonnellate di munizioni chimiche (cfr. [figura 9](#)). Le autorità tedesche [stimano](#) che nei mari tedeschi vi siano 1,6 milioni di tonnellate di munizioni convenzionali e circa 5 100 tonnellate di munizioni chimiche.

Figura 9 – Collisioni con munizioni convenzionali, chimiche o di tipo indeterminato nell'area marittima della convenzione OSPAR e scariche di armi chimiche e possibili mine nel Mar Baltico



© OSPAR Data and Information Management System (serie di dati: *OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021*) e © HELCOM Map and data service (serie di dati: scariche di armi chimiche nel Mar Baltico e *Baltic Ordnance Safety Board*, mappa dei rischi di collisione con mine marine, residuati della prima e seconda guerra mondiale, situate sul fondale).

36 A livello internazionale, la [convenzione di Londra](#) del 1972 vieta in generale lo scarico in mare di rifiuti, comprese le armi chimiche. Tale regime è inoltre pienamente integrato nel [protocollo di Londra](#) del 1996. Al 30 settembre 2024, la convenzione era stata ratificata da 20 Stati membri dell'UE (18 costieri e 2 non costieri), e il protocollo era stato ratificato da 14 Stati membri dell'UE (13 costieri e uno non costiero).

37 A livello dell'UE, né la convenzione né il protocollo sono stati integrati nel diritto dell'UE. Nella [strategia per la sicurezza marittima dell'UE](#) del 2014, le munizioni chimiche e gli ordigni inesplosi scaricati in mare vengono considerati una minaccia per la sicurezza marittima. Delle 130 azioni contenute nel successivo [piano d'azione dettagliato](#), tre riguardavano le munizioni. La [relazione del 2020](#) sull'attuazione del piano d'azione riveduto della strategia per la sicurezza marittima dell'Unione europea menzionava azioni quali eventi di sensibilizzazione e dava avvio alla cooperazione e a due progetti di ricerca. Tuttavia, non è stato menzionato alcun risultato specifico in termini di quantità di munizioni recuperate.

Sistemi di depurazione dei gas di scarico

38 I [regolamenti IMO](#) hanno via via fissato soglie più restrittive per il tenore di zolfo nel combustibile delle navi, al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico. I limiti definiti nella [direttiva \(UE\) 2016/802](#) sulla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi sono allineati ai regolamenti IMO. La norma più rigorosa in materia di tenore di zolfo per i combustibili delle navi (0,1 %) rimane 100 volte meno rigorosa di quella, in vigore nell'UE dal 2009, per il diesel da autotrazione e la benzina (0,001 %).

39 Per rispettare le norme in materia di tenore zolfo, le navi possono utilizzare combustibili più puliti oppure installare sistemi di depurazione dei gas di scarico, noti come "scrubber". Questi dispositivi catturano l'ossido di zolfo dai gas di scarico utilizzando acqua, che però si trasforma in acqua di lavaggio contaminata, spesso scaricata in mare dalle navi.

40 Gli scrubber sono autorizzati nei mari dell'UE, sebbene alcuni [Stati membri ne limitino l'uso](#). [Gli orientamenti dell'IMO del 2021 per i sistemi di depurazione dei gas di scarico](#), non vincolanti, forniscono criteri di scarico e limiti di concentrazione per le sostanze nocive dei gas di scarico nell'acqua di lavaggio. Ai sensi della normativa aggiornata dell'UE in materia di inquinamento provocato dalle navi (cfr. [riquadro 1](#)), è vietato scaricare le acque di lavaggio contenenti zolfo che non soddisfano i criteri di scarico per le sostanze nocive stabiliti dall'IMO.

L'attuazione e l'applicazione delle norme dell'UE in materia di inquinamento provocato dalle navi presentano debolezze

41 La Corte ha appurato se le politiche e le misure attuate dalla Commissione e dagli Stati membri abbiano contribuito a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi e se ne sia stato garantito il debito rispetto. La Corte ha verificato:

- se la Commissione e l'[Agenzia europea per la sicurezza marittima](#) (EMSA) abbiano fornito agli Stati membri strumenti efficaci per individuare e contrastare l'inquinamento provocato dalle navi e se gli Stati membri ne abbiano fatto uso;
- se la Commissione e gli Stati membri abbiano effettuato controlli e ispezioni per garantire il rispetto della normativa dell'UE e abbiano adottato sanzioni in caso di violazioni;
- se gli Stati membri abbiano garantito l'attuazione tempestiva della normativa dell'UE sull'attrezzatura da pesca;
- se i progetti finanziati dall'UE abbiano fornito valore aggiunto.

Gli strumenti e i servizi marittimi dell'EMSA presentano alcune limitazioni e gli Stati membri li hanno sottoutilizzati

42 L'EMSA assiste gli Stati membri fornendo la sorveglianza satellitare delle navi, un drone sperimentale per individuare le navi ad alte emissioni e navi di intervento.

Sorveglianza satellitare

43 Le stime relative all'immissione annua di petrolio nell'ambiente marino variano da 1 a 4,5 milioni di tonnellate a livello mondiale, a seconda della fonte di informazione, della metodologia applicata e dell'estensione¹. Dalla [valutazione d'impatto del 2023 della Commissione sulla modifica della direttiva sull'inquinamento provocato dalle navi](#) è emerso che, sebbene gli incidenti marittimi fossero una fonte importante di inquinamento provocato dalle navi, la maggior parte dell'inquinamento da sversamento di idrocarburi proveniva da scarichi deliberati, come le operazioni di pulizia delle cisterne e gli scarichi di rifiuti. La valutazione d'impatto ha inoltre evidenziato notevoli lacune nelle informazioni sull'inquinamento da idrocarburi provocato dalle navi in tutta l'UE.

44 Dal 2007 l'EMSA gestisce il sistema europeo di sorveglianza satellitare per il rilevamento di chiazze di idrocarburi ([CleanSeaNet](#)) per la sorveglianza e il rilevamento precoce di possibili casi di inquinamento e l'identificazione della nave che potrebbe esserne responsabile. Detto sistema dipende dalla disponibilità di immagini satellitari. I [satelliti](#) catturano solo immagini delle aree che stanno sorvolando. Inoltre, possono verificarsi malfunzionamenti, come nel caso della Germania nel 2022, quando non è stato ricevuto il 13 % delle immagini attese da un particolare satellite.

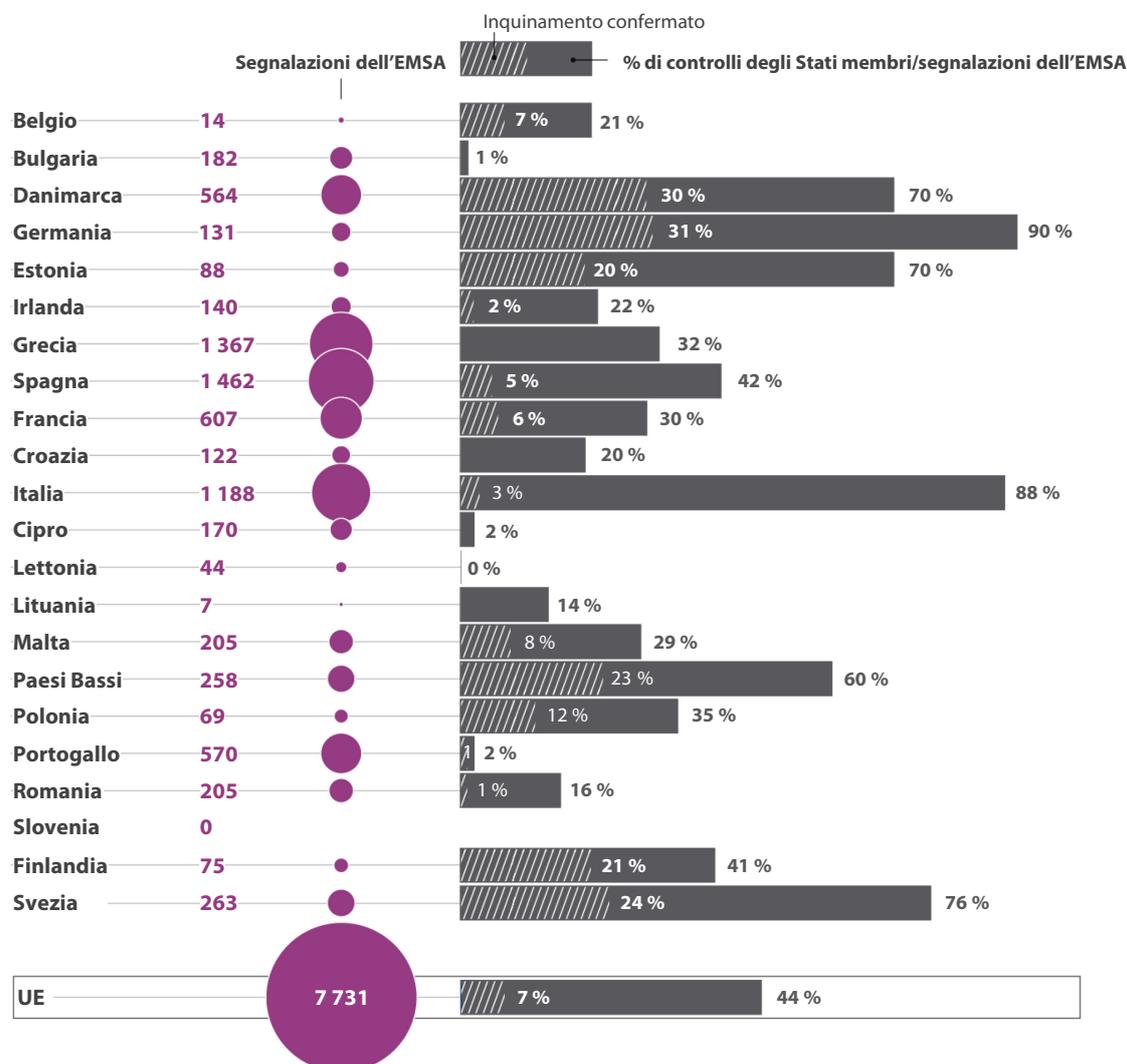
45 CleanSeaNet mira a individuare eventuali sversamenti di petrolio, ma può mostrare altri inquinanti (ad esempio, acque reflue, rifiuti) o elementi naturali, come alghe o ghiaccio. Gli inquinanti chimici sono più difficili da individuare, in quanto sono spesso invisibili. L'EMSA ha creato una rete di esperti (*Marine Intervention in Chemical Emergencies Network – MAR-ICE*) che fornisce informazioni e consulenza sulle sostanze chimiche coinvolte in emergenze marittime. La direttiva SSP modificata mira a migliorare CleanSeaNet e a includere informazioni sugli inquinanti aggiuntivi.

46 CleanSeaNet fornisce immagini satellitari ad alta risoluzione ai 22 Stati membri dell'UE che sono costieri. Nel 2023 ha individuato un totale di 5 088 possibili sversamenti entro zone economiche esclusive indicative. Gli Stati membri sono responsabili dei controlli *in loco* e di far rispettare le norme.

¹ [Oiling the oceans](#), world ocean review 3, 2014; [pubblicazione dell'ESA sull'inquinamento da idrocarburi](#); [Dispersants as an oil spill clean-up technique in the marine environment](#); [Oil Tanker Spill Statistics 2023](#) dell'ITOPF.

47 Gli auditor della Corte hanno analizzato i dati dell'EMSA per il periodo 2022-2023 (cfr. [figura 10](#)), constatando che gli Stati membri hanno controllato meno della metà delle segnalazioni di CleanSeaNet, confermando l'inquinamento solo nel 7 % dei casi. La percentuale di segnalazioni di inquinamento di CleanSeaNet confermate dagli Stati membri varia notevolmente da uno Stato all'altro. Mentre Danimarca e Germania hanno confermato l'inquinamento per il 30 % o più delle segnalazioni, l'Italia ha confermato l'inquinamento rilevato da CleanSeaNet molto raramente, nonostante abbia effettuato il maggior numero di controlli *in loco* (1 046 su un totale di 1 188). Secondo la versione finale della [valutazione d'impatto del 2023 sulla modifica della direttiva SSP](#) elaborata dalla Commissione, le probabilità di conferma dell'inquinamento dipendono dall'intervallo tra l'acquisizione dell'immagine satellitare ed il controllo dell'inquinamento da parte di uno Stato membro.

Figura 10 – Possibili casi di inquinamento rilevati da CleanSeaNet negli Stati costieri dell'UE e azioni intraprese a seguito della segnalazione, 2022-2023



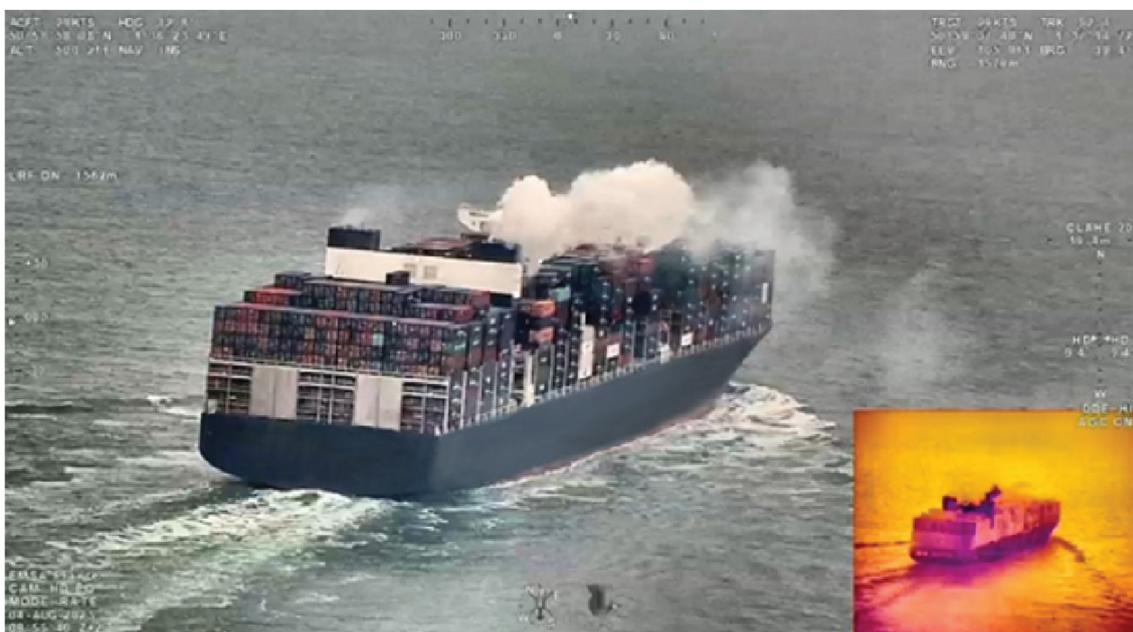
Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di [dati dell'EMSA](#).

48 Una volta confermato, l'inquinamento dovrebbe essere ricondotto all'inquinatore e dovrebbero essere presi provvedimenti per far rispettare le norme. Tuttavia, in esito alla suddetta valutazione d'impatto la Commissione ha concluso che la direttiva SSP non aveva pienamente assicurato che i responsabili dello scarico illegale di sostanze inquinanti fossero soggetti a sanzioni; ha concluso inoltre che il seguito giuridico dato e le sanzioni comminate dagli Stati membri erano rimasti relativamente contenuti.

Rilevamento con droni

49 Dal 2019 l'EMSA mette a disposizione degli Stati membri un drone dotato di un sensore di tipo *sniffer* in grado di misurare le emissioni di ossido di zolfo e di ossido di azoto prodotte dalle navi, come illustrato nella [figura 11](#). Questo inquinamento atmosferico spesso finisce in mare. In Francia e Germania, gli auditor della Corte hanno constatato che i risultati del drone dovevano essere confermati da altri controlli. Nel complesso, utilizzando questa tecnologia in tali paesi sono state riscontrate pochissime violazioni della direttiva sul tenore di zolfo dei combustibili per le navi (in Francia è stata confermata una violazione nel corso di una campagna di 3 mesi e in Germania nessuna in un periodo analogo).

Figura 11 – Immagine da un drone che si avvicina a un'imbarcazione per misurare il tenore di zolfo dei fumi densi

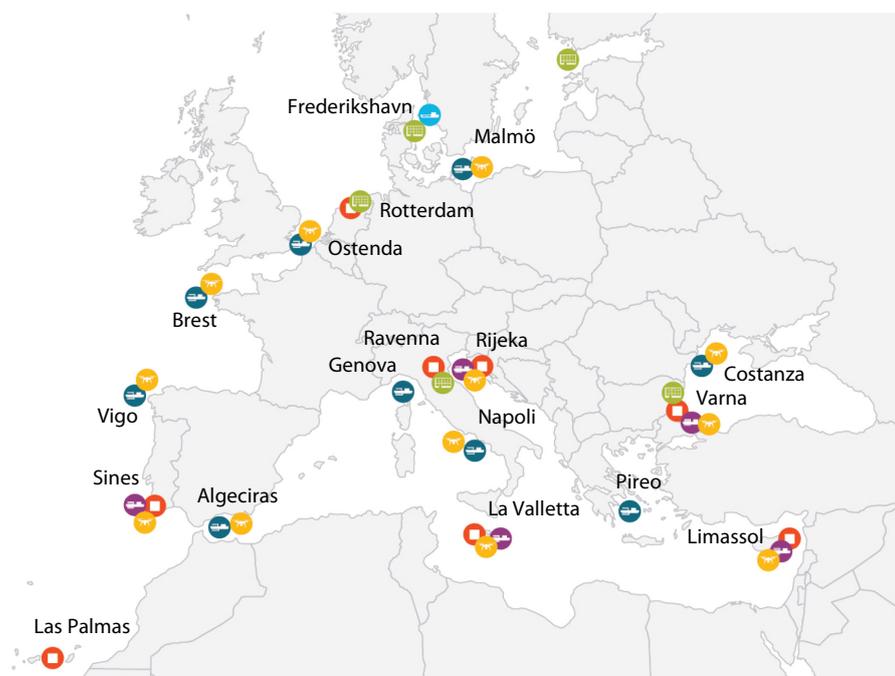


© EMSA (2023), servizi RPAS forniti alle autorità francesi (figura in basso a destra aggiunta dalla Corte).

Navi di intervento

50 Oltre agli strumenti nazionali per monitorare casi di inquinamento marino, gli Stati membri possono fare ricorso ad una rete di navi dell'EMSA pronte a intervenire in caso di sversamenti di idrocarburi, nonché su attrezzature dell'EMSA, come illustrato nella [figura 12](#). L'EMSA ha posizionato le navi in base alle richieste degli Stati membri, su approvazione del proprio Consiglio di amministrazione. L'EMSA, insieme agli Stati membri, sta attualmente rivedendo i propri servizi di risposta operativa all'inquinamento per far sì che siano idonei allo scopo nel futuro.

Figura 12 – Strumenti dell’EMSA per rispondere all’inquinamento provocato dalle navi



© EMSA, servizi operativi previsti entro la fine del 2024.

51 Dal 2017, anche l’Agenzia europea di controllo della pesca è stata in grado di contribuire agli sforzi contro l’inquinamento in mare. Attualmente, tre pattugliatori offshore noleggiati dall’Agenzia sono dotati di attrezzature di risposta agli sversamenti di petrolio fornite dall’EMSA. Non sono ancora stati utilizzati per affrontare episodi di inquinamento, in quanto gli Stati membri hanno utilizzato in via prioritaria i propri mezzi.

I controlli e le ispezioni delle navi non sono sufficienti e le sanzioni per gli scarichi illegali variano all'interno dell'UE

Controlli dell'EMSA sull'attuazione della normativa dell'UE

52 Su richiesta della Commissione, l'EMSA effettua visite negli Stati membri per verificare se stiano attuando e facendo rispettare efficacemente la normativa dell'UE sulla sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento. A conclusione di ciascuna visita, l'Agenzia deve redigere una relazione e trasmetterla alla Commissione e allo Stato membro interessato.

53 L'EMSA pubblica sul proprio sito Internet gli elenchi delle visite e ispezioni effettuate in tutti gli Stati membri dell'UE nell'arco di diversi anni sotto forma di [cicli](#) relativi a diversi atti normativi pertinenti. Tra il 2012 e il 2022, la Commissione ha chiesto all'EMSA di concentrarsi sulla direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo e di ispezionare due volte, nel corso del periodo, ciascuno Stato membro costiero dell'UE. Tuttavia, l'EMSA non ha effettuato visite in merito alla direttiva sull'inquinamento provocato dalle navi. Nel 2024 l'EMSA ha avviato un ciclo di controlli relativi alla direttiva sugli impianti portuali di raccolta.

Impianti portuali di raccolta

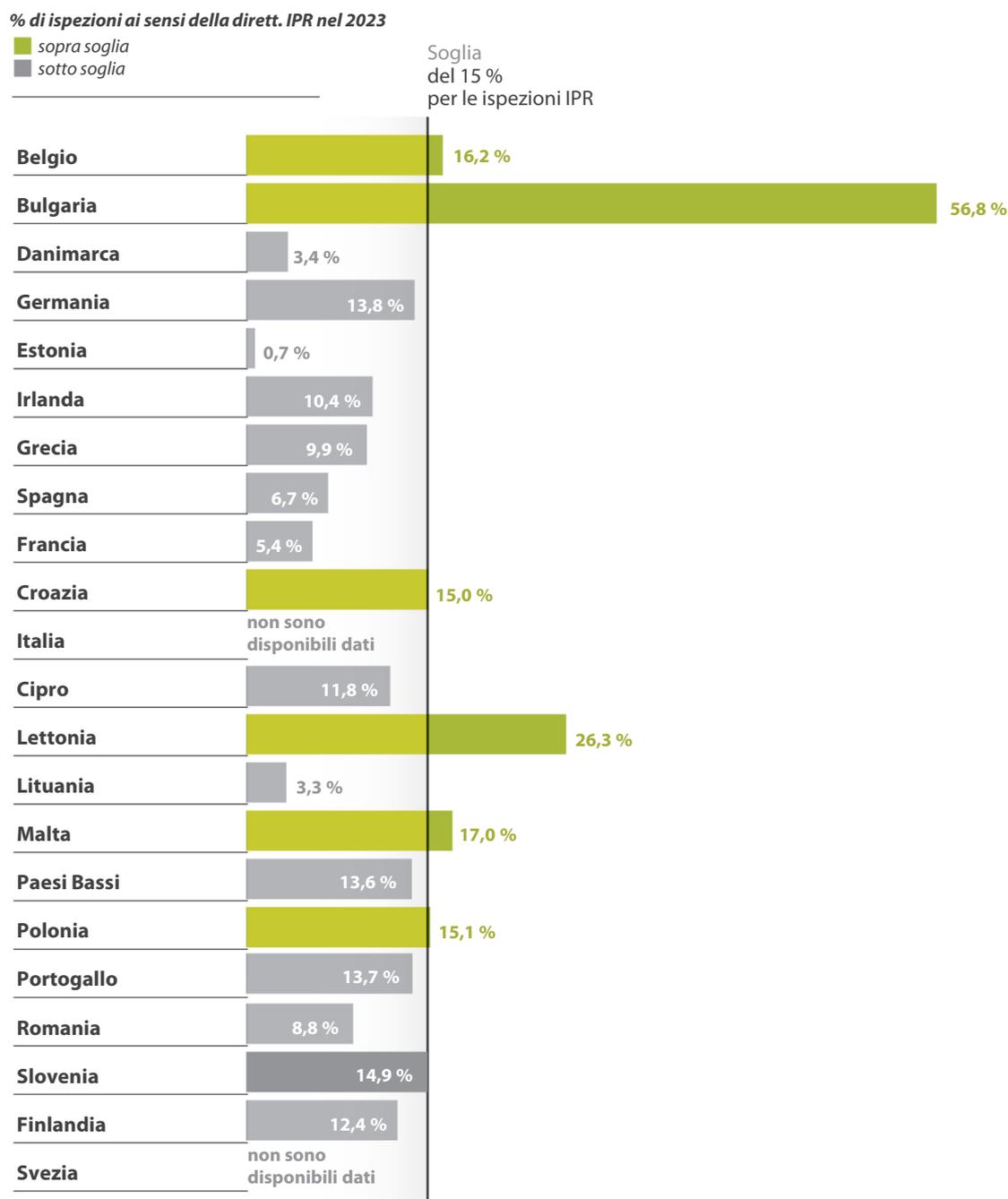
54 La direttiva IPR impone agli Stati membri di istituire impianti portuali di raccolta adeguati per i diversi tipi di rifiuti prodotti dalle navi. Le navi devono smaltire tutti i rifiuti prima di lasciare il porto, a meno che non vi sia una capacità di stoccaggio specifica sufficiente per raggiungere il successivo porto di scalo.

55 Vi erano carenze nell'attuazione e nell'applicazione della direttiva IPR negli Stati membri visitati dagli auditor della Corte. Nel 2020 le autorità francesi [hanno riferito](#) che gli impianti portuali di raccolta non corrispondevano alle modalità di cernita dei rifiuti a bordo. In Germania, uno [studio del 2023](#) ha rilevato carenze significative per quanto riguarda i porti in diversi Stati federali, ad esempio informazioni insufficienti su smaltimenti passati e pianificati.

56 Dal 2022, la direttiva IPR impone agli Stati membri di ispezionare il 15 % di tutte le navi che fanno scalo nei loro porti. Tramite ispezioni, si verifica che le navi rispettino le norme in materia di gestione dei rifiuti, anche per quanto riguarda l'adeguata notifica, la rendicontazione azione e l'uso effettivo degli impianti portuali di raccolta per lo smaltimento dei rifiuti.

57 Gli Stati membri sono tenuti a raccogliere dati sulle ispezioni effettuate, tra cui il numero di ispezioni, i tipi di navi ispezionate e le risultanze delle ispezioni. Devono tenere aggiornati i dati e comunicarli all'EMSA. Dall'analisi dei dati dell'EMSA effettuata dalla Corte emerge che sei Stati membri hanno rispettato l'obiettivo del 15 % nel 2023 (cfr. [figura 13](#)). Due Stati membri non hanno comunicato dati e cinque non hanno raggiunto la metà del valore-obiettivo.

Figura 13 – Rispetto nel 2023 del valore-obiettivo del 15 % sancito dalla direttiva IPR in materia di ispezione delle navi



Fonte: calcolo effettuato dalla Corte dei conti europea sulla base di dati dell'EMSA.

58 Le autorità tedesche hanno spiegato che il valore-obiettivo non era stato raggiunto, principalmente a causa di problemi di personale e della mancanza di chiarezza in merito al numero di ispezioni a livello regionale. La Corte ha riscontrato che nel 2022 le autorità francesi non avevano effettuato nessuna ispezione delle navi ai sensi della direttiva IPR, a causa del recepimento tardivo di tale direttiva. La Commissione ha informato la Corte di avere notato carenze anche nella rendicontazione (ispezioni che non raggiungevano la soglia del 15 % o rendicontazione in difetto).

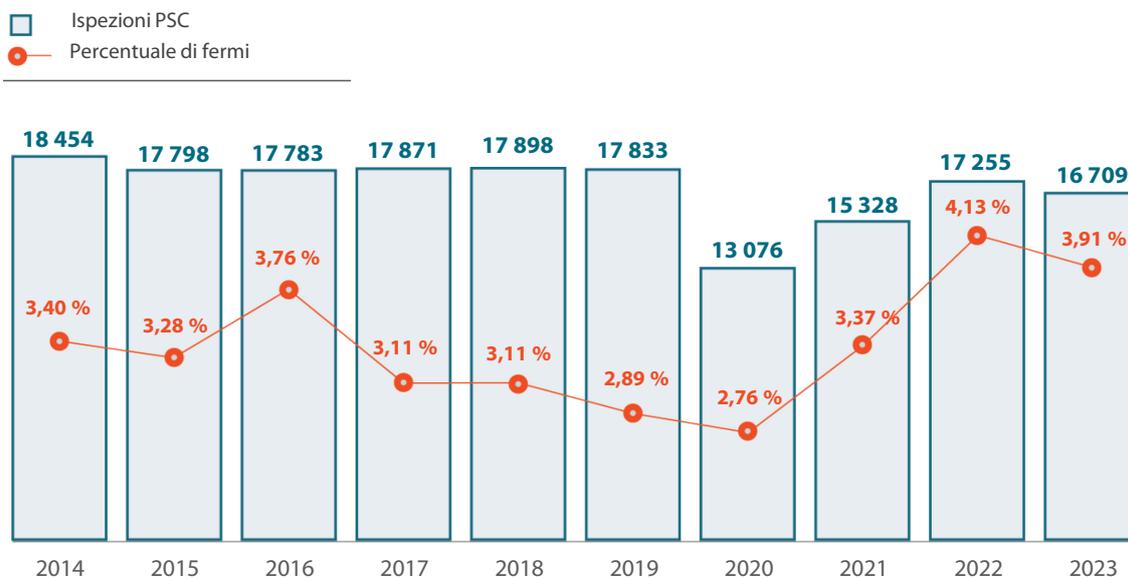
Controllo da parte dello Stato di approdo

59 La direttiva PSC stabilisce criteri comuni per l'ispezione delle navi straniere nei porti nazionali e stabilisce procedure armonizzate in materia di ispezione e fermo. Le navi sono **selezionate** per l'ispezione ai sensi della direttiva PSC alla luce del rispettivo profilo di rischio e di altre priorità. La Corte ha riscontrato che 11 Stati membri non hanno raggiunto i rispettivi valori-obiettivo in materia di ispezioni nel 2023.

60 Gli auditor della Corte hanno analizzato i dati dell'EMSA sulle carenze riscontrate durante le ispezioni ai sensi della direttiva PSC a livello di Stato membro dal 2014. I problemi relativi ai piani di gestione dei rifiuti, all'organizzazione del lavoro a bordo e agli impianti di trattamento delle acque reflue a bordo sono stati tra le infrazioni più frequenti. Nel complesso, dal 2014 al 2023, gli Stati membri hanno individuato quasi 16 000 di tali carenze. Il numero totale di carenze è aumentato di oltre il 40 % tra il 2019 e il 2023.

61 Gli Stati membri possono decidere di mantenere le navi in porto fino a quando non siano state affrontate e colmate le gravi carenze individuate durante le ispezioni di cui alla direttiva PSC. Si tratta del cosiddetto "fermo". La **figura 14** mostra che il tasso di fermo a seguito delle ispezioni di cui alla direttiva PSC è compreso tra il 3 % e il 4 %.

Figura 14 – Confronto tra ispezioni di cui alla direttiva PSC e fermi nei porti dell’UE, dal 2014 al 2023



Fonte: analisi effettuata dalla Corte dei conti europea sulla base di dati dell’EMSA.

Sanzioni per scarichi illegali

62 La direttiva SSP prevede che i responsabili dello scarico illegale di sostanze inquinanti siano soggetti a sanzioni. Nella [valutazione d’impatto del 2023](#), che accompagnava la proposta di modifica della direttiva SSP, la Commissione ha segnalato che l’interpretazione della direttiva varia da uno Stato membro all’altro. Poiché non esiste una definizione comune di cosa costituisca un caso di inquinamento “grave” o “di minore entità”, scarichi inquinanti di natura analoga potrebbero essere trattati in modo diverso da uno Stato membro all’altro. Nello studio della Commissione si segnalava inoltre una grande diversità di pratiche riguardanti le possibili sanzioni e le procedure giuridiche seguite.

63 Nel complesso, nella relazione della Commissione si sottolineava che le navi che scaricano illegalmente in mare sostanze inquinanti sono raramente soggette a sanzioni efficaci o dissuasive e che l’azione penale è rara. La direttiva SSP modificata introduce uno strumento obbligatorio tramite il quale gli Stati membri sono tenuti a comunicare le sanzioni applicate. Tuttavia, non introduce un [sistema sanzionatorio a livello dell’UE](#) armonizzato.

L'attuazione a livello nazionale della recente normativa dell'UE sull'attrezzatura da pesca non è ancora completata

64 L'attrezzatura da pesca abbandonata, persa o dismessa, cui si farà riferimento nella presente relazione semplicemente come "attrezzatura da pesca persa", costituisce una fonte di inquinamento da plastica provocato dai pescherecci. Il [regolamento \(CE\) n. 1224/2009](#) sul controllo della pesca² impone al comandante dei pescherecci dell'UE che hanno perduto "attrezzi o una parte di essi" di tentare di recuperarli quanto prima possibile. Gli Stati membri devono segnalare alla Commissione le infrazioni relative al recupero di attrezzatura da pesca persa.

65 Tuttavia, la Commissione ha informato la Corte che solo un numero limitato di Stati membri ha segnalato infrazioni. La [relazione riepilogativa](#) presentata nel 2021 dalla Commissione sull'applicazione nel periodo 2015-2019 del regolamento sul controllo della pesca del 2009 conteneva alcune informazioni sul numero di violazioni rilevate in relazione al recupero dell'attrezzatura da pesca persa. Su 93 infrazioni di questo tipo, 86 sono state segnalate dalla Spagna; né la Francia né la Germania hanno segnalato infrazioni di questo tipo.

66 A norma del nuovo [regolamento \(UE\) 2023/2842](#), che modifica il precedente regolamento sul controllo della pesca, i giornali di bordo dei pescherecci devono includere informazioni sugli attrezzi da pesca e dati sugli attrezzi da pesca perduti. Gli Stati membri devono quindi raccogliere, registrare e fornire, su richiesta, informazioni sugli attrezzi perduti alla Commissione o all'Agenzia europea di controllo della pesca. Tra le nuove disposizioni figurano il controllo delle attrezzature per il recupero degli attrezzi perduti, da effettuare durante le ispezioni delle attività di pesca, e la qualificazione dello smaltimento illegale dell'attrezzatura da pesca in mare come "infrazione grave". Gli Stati membri sono attualmente nella fase iniziale di attuazione del nuovo regolamento.

67 Prima della revisione della direttiva IPR nel 2019, i porti potevano multare i pescatori per aver riportato a terra attrezzatura da pesca abbandonata, persa o dismessa. La direttiva IPR ha eliminato tale disincentivo, introducendo una tariffa indiretta, indipendentemente dal conferimento dei rifiuti a un impianto portuale di raccolta.

² Articolo 48 del [regolamento \(CE\) n. 1224/2009](#) sul controllo della pesca.

68 A sensi della [direttiva \(UE\) 2019/904](#) sulla plastica monouso, i regimi di responsabilità estesa del produttore avrebbero dovuto entrare in vigore entro il 31 dicembre 2024. Ciò significa che i produttori sono adesso finanziariamente responsabili della raccolta, del trasporto e del trattamento dei rifiuti da attrezzature da pesca contenenti plastica. Ciò contribuirà a coprire i costi di gestione della plastica contenuta nell'attrezzatura da pesca sbarcata dai pescatori.

69 La Corte ha riscontrato che gli Stati membri visitati non avevano ancora attuato pienamente i regimi di responsabilità estesa del produttore per i produttori di attrezzatura da pesca (cfr. [riquadro 2](#)).

Riquadro 2

Responsabilità estesa per i produttori di attrezzatura da pesca

In Germania, nel 2021 un [contratto di diritto pubblico](#) concluso tra autorità pubbliche, produttori di attrezzature da pesca contenenti plastica, una ONG e operatori di determinati porti ha istituito un regime di responsabilità estesa del produttore. Detta ONG raccoglie nei porti partecipanti l'attrezzatura da pesca giunta al termine del ciclo di vita, ne garantisce uno smaltimento adeguato e non nocivo e svolge attività di sensibilizzazione. Dei sette maggiori porti di pesca in Germania, quattro sono parti contraenti.

In Francia, l'associazione [Coopération maritime](#) lavora con produttori di attrezzatura da pesca dal 2019 per attuare il regime di responsabilità estesa del produttore nel quadro di un accordo volontario. Le autorità francesi intendono concludere un accordo entro il 31 dicembre 2024. Altrimenti, intendono imporre il regime di responsabilità estesa del produttore mediante strumenti normativi.

70 La direttiva sulla plastica monouso impone inoltre agli Stati membri di trasmettere alla Commissione per ogni anno civile, entro 18 mesi dalla fine dell'anno per il quale sono stati raccolti, dati sugli attrezzi da pesca contenenti plastica immessi sul mercato e sui rifiuti di attrezzi da pesca raccolti in mare in tale Stato membro. Il primo periodo di rendicontazione è stato l'anno civile 2022. I dati di mercato consolidati per il 2022 che gli Stati membri avrebbero dovuto comunicare alla Commissione entro il 30 giugno 2024 sono stati infine disponibili nel novembre 2024.

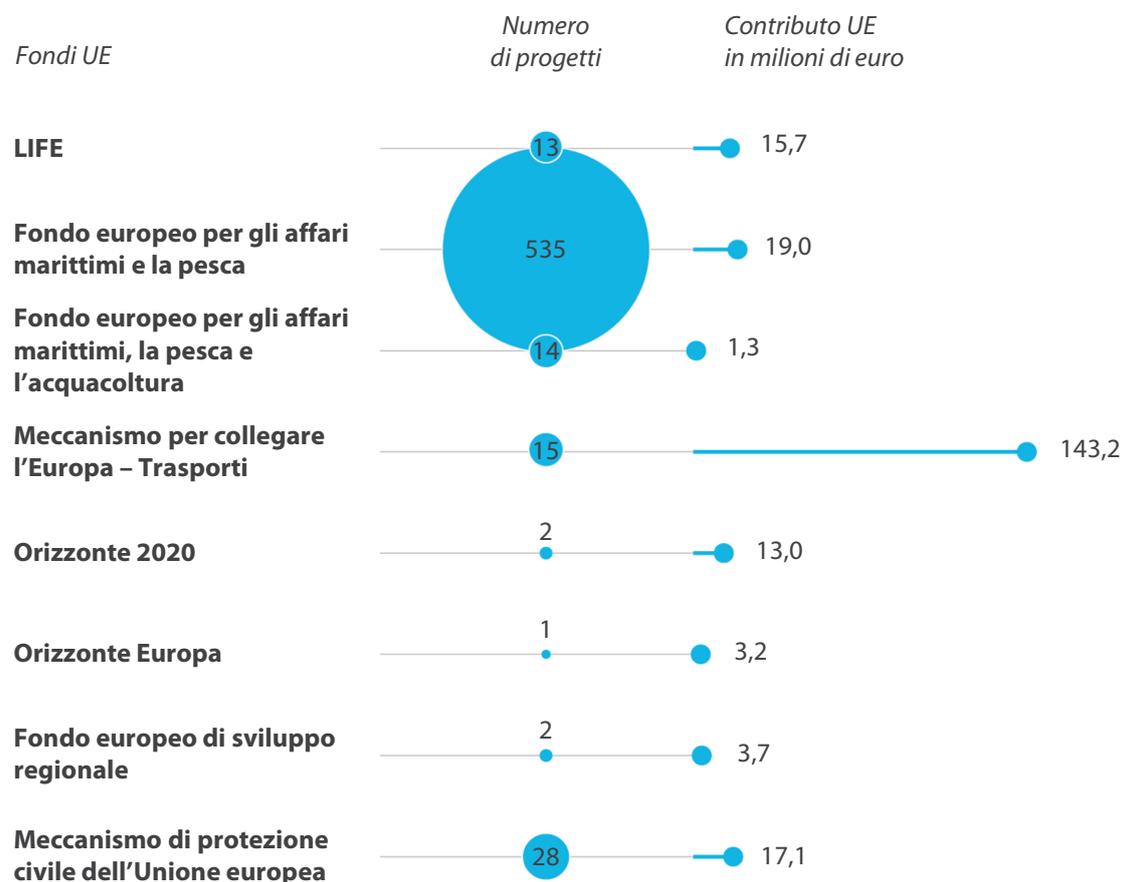
I fondi dell'UE hanno sostenuto progetti pertinenti, ma hanno incontrato difficoltà a estendere i risultati

71 Per finanziare progetti volti a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi, possono essere utilizzati diversi strumenti dell'UE, come indicato di seguito:

- il programma LIFE, uno strumento di finanziamento dell'UE che sostiene progetti ambientali;
- il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca nel periodo di bilancio 2014-2020 e il suo successore nel periodo di bilancio 2021-2027, ossia il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, che sostengono l'attuazione della politica comune della pesca e della politica marittima integrata dell'UE;
- il meccanismo per collegare l'Europa, che sostiene tre insiemi di infrastrutture transeuropee: energia, trasporti e digitale;
- il Fondo europeo di sviluppo regionale, che promuove la cooperazione e lo sviluppo regionali nei diversi Stati membri dell'UE e nei paesi vicini. Affronta, ad esempio, la questione delle reti da pesca come fonte di plastica in mare attraverso progetti Interreg;
- i programmi Orizzonte 2020 per il periodo 2014-2020 e Orizzonte Europa per il periodo 2021-2027, che sostengono la ricerca sulla riduzione dell'inquinamento marino;
- il meccanismo unionale di protezione civile, che copre anche il cofinanziamento di progetti di prevenzione e preparazione e di esercitazioni su vasta scala, tutte connesse all'inquinamento marino.

72 Gli auditor della Corte hanno chiesto alle direzioni generali competenti della Commissione, alle agenzie esecutive e agli Stati membri visitati un elenco dei progetti dell'UE volti a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi nei mari dell'UE dal 2014 al 2023. In base alle informazioni ricevute, i finanziamenti dell'UE per tali progetti ammontano a oltre 216 milioni di euro nel periodo 2014-2023, destinati principalmente a migliorare gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti, ma anche per la raccolta delle reti da pesca e per la ricerca (cfr. [figura 15](#)). Tali informazioni sono tuttavia incomplete, in quanto la Corte ha riscontrato altri progetti pertinenti finanziati dall'UE non inclusi nei dati della Commissione. Le autorità francesi e tedesche hanno inoltre fornito solo dati parziali.

Figura 15 – Progetti UE relativi al contrasto dell'inquinamento provocato dalle navi nei mari dell'UE, 2014-2023



Fonte: Corte dei conti europea, sulla base di dati forniti dalla Commissione europea e dalla CINEA.

73 La Corte ha selezionato due progetti dell'UE in ciascuno dei due Stati membri visitati. Nonostante alcuni risultati conseguiti, questi progetti non hanno dimostrato di ridurre l'inquinamento provocato dalle navi su larga scala (cfr. *allegato VI*). Né la Commissione né gli Stati membri disponevano di una panoramica completa dei risultati conseguiti dai progetti finanziati dall'UE in materia di inquinamento provocato dalle navi.

Il quadro UE di monitoraggio dell'inquinamento provocato dalle navi presenta limitazioni

74 La direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino del 2008 ha disposto che gli Stati membri definissero strategie e misure coordinate a livello regionale per valutare, gestire e ridurre l'impatto delle attività umane sull'ambiente marino, compreso l'inquinamento provocato dalle navi. Gli Stati membri dovevano istituire e attuare programmi di monitoraggio per la valutazione dello stato ecologico delle loro acque marine, nonché notificarne i risultati alla Commissione, al fine di valutare se i programmi fossero idonei a conseguire o mantenere un buono stato ecologico.

75 La Corte ha verificato se la Commissione e gli Stati membri abbiano monitorato efficacemente lo stato ecologico dei mari dell'UE e se abbiano comunicato risultati comparabili. La Corte ha verificato:

- se i dati sull'inquinamento provocato dalle navi fossero disponibili e completi;
- se la Commissione abbia stabilito criteri e norme metodologiche per valutare il buono stato ecologico dei mari dell'UE e se gli Stati membri li abbiano utilizzati e abbiano fatto sì, collaborando tra loro, che le metodologie di valutazione fossero coerenti in tutta la regione o sottoregione marina;
- se gli Stati membri abbiano comunicato alla Commissione la rispettiva valutazione del buono stato ecologico a livello di regione o sottoregione marina.

Vi sono poche informazioni sulla contaminazione delle acque marine e sui rifiuti marini riconducibili alle navi

76 La direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino impone agli Stati membri di determinare il conseguimento di un buono stato ecologico sulla base di "descrittori" qualitativi, fra cui contaminanti ("descrittore 8") e rifiuti marini ("descrittore 10"). Detta direttiva impone inoltre agli Stati membri di ridurre l'immissione nell'ambiente marino di sostanze provenienti da fonti specifiche, come le navi.

77 Il descrittore sui contaminanti riguarda 45 sostanze di cui alla [direttiva quadro in materia di acque](#) e alcuni altri contaminanti selezionati a livello di Stati membri, ad esempio attraverso la cooperazione regionale. Nel complesso, si tratta solo di una piccola frazione delle 6 000 sostanze che rappresentano più del 99 % della quantità totale di [prodotti chimici](#) commerciali nel mondo. [Gli scienziati](#) ritengono che sia opportuno monitorare altri contaminanti.

78 La Commissione e le autorità degli Stati membri visitati hanno riferito che raramente è possibile collegare la percentuale di contaminanti monitorati alle fonti perché, per la maggior parte delle sostanze, all'inquinamento contribuiscono molti fattori (industria, consumatori, piattaforme petrolifere, discariche storiche, imbarcazioni e altri).

79 La quantità di rifiuti marini prodotti dalle navi è in gran parte sconosciuta. Secondo le stime dell'[Agenzia europea dell'ambiente](#), l'80 % dei rifiuti marini proviene dalla terra e il 20 % dal mare. Nella relazione ambientale sul trasporto marittimo europeo del 2025, l'AEA e l'EMSA hanno quantificato al 16 % la percentuale di rifiuti provenienti da attività marittime trovata sulle spiagge dell'UE, in cui rientrano un 11,2 % di rifiuti provenienti da "pesca e maricoltura" e un 1,8 % originato dal "trasporto marittimo". Non esistono informazioni esaustive sui fondali marini o sui rifiuti marini galleggianti.

80 Le informazioni disponibili sui rifiuti marini e sui contaminanti sono spesso incomplete o non aggiornate. La [figura 1](#) e la [figura 2](#), illustranti lo stato complessivo dell'inquinamento nei mari dell'UE, evidenziano lacune nella raccolta dei dati in molte zone. Gli Stati membri erano tenuti a preparare, entro ottobre 2024, una nuova serie di dati per il periodo di sei anni che va dal 2016 al 2021; al dicembre 2024, cinque Stati membri avevano trasmesso la propria serie di dati.

Metodologie e soglie non comparabili e incomplete hanno inficiato il monitoraggio e la rendicontazione

81 Una [decisione della Commissione](#) del 2017 sul buono stato ecologico, che ha sostituito una [decisione](#) del 2010, mirava a stabilire criteri e "standard metodologici" più chiari, semplici, concisi, coerenti e comparabili per valutare il buono stato ecologico dei mari dell'UE. Tuttavia, gli Stati membri interpretano la decisione a modo loro, il che comporta approcci diversi e lacune in termini di conoscenze.

82 Le valutazioni dei contaminanti si basano sulle concentrazioni e sugli effetti inquinanti di questi ultimi. Nel 2019, l'[Agenzia europea dell'ambiente](#) ha riferito che gli Stati membri stavano ancora utilizzando soglie differenti per valutare la concentrazione dei contaminanti.

83 Non esistono dati coerenti sui quantitativi annui di fuoriuscite di petrolio dalle navi nei mari dell'UE (paragrafo [43](#)). Né la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino né altri documenti della Commissione definiscono i livelli ai quali un episodio di inquinamento acuto è considerato "significativo". Nel 2019, dopo aver analizzato le relazioni degli Stati membri sui contaminanti, il [Centro comune di ricerca](#) (JRC) ha sottolineato la necessità di un'intesa comune sulle soglie minime per la comunicazione degli sversamenti di petrolio ai fini della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino. L'HELCOM dispone di un [indicatore degli sversamenti di petrolio](#) e di una [mappa degli incidenti navali](#) che causano inquinamento per il Mar Baltico.

84 Per quanto riguarda le sostanze chimiche, il tributilstagno (TBT) e la cibufrina sono due composti chiaramente collegati alle navi come fonti di contaminazione delle acque marine. Tuttavia, gli Stati membri hanno utilizzato modalità differenti per monitorare questi due composti nel ciclo di rendicontazione di cui alla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino conclusosi nel 2018 (cfr. [riquadro 3](#)).

Riquadro 3

Relazioni degli Stati membri del 2018 su alcuni contaminanti, ai sensi della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino

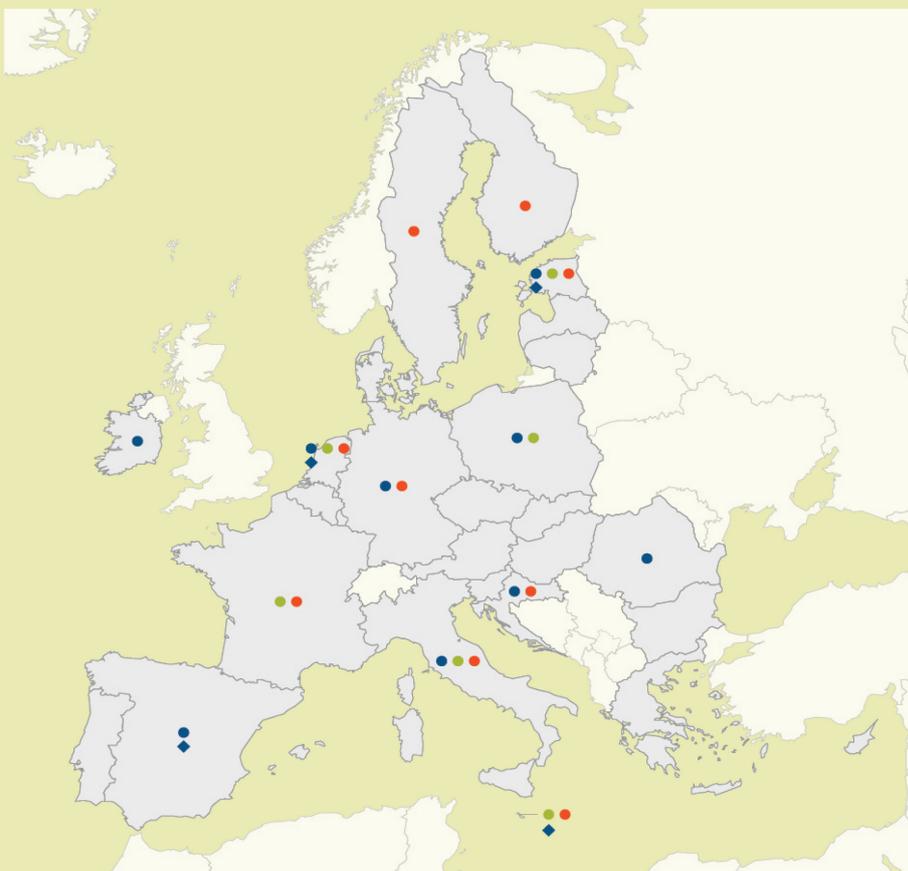
Il TBT era nelle vernici antivegetative delle navi fino al 2008, quando un regolamento dell'UE e la [convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi](#) (convenzione AFS) hanno imposto a tutte le navi che visitano i porti dell'UE di essere prive di TBT. La cibutrina è vietata nei sistemi antivegetativi dal 1° gennaio 2023. Il JRC ha rilevato numerose discrepanze nel TBT e nella cibutrina analizzati dagli Stati membri nelle relazioni da essi presentate nel 2018 ai sensi della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino: nell'ambito del monitoraggio disposto da detta direttiva, 10 Stati membri hanno testato le acque marine per il TBT e quattro per la cibutrina, mentre gli altri Stati membri costieri non hanno raccolto tali dati. Gli Stati membri che hanno analizzato il TBT hanno applicato una soglia comune per tale sostanza, ma per la cibutrina le autorità nazionali hanno utilizzato soglie diverse.

Tributilstagno

- Acqua
- Biota
- Sedimento

Cibutrina

- ◆ Acqua
- ◆ Biota
- ◆ Sedimento



© Tornero, V., Hanke, G., e MSFD Expert Network on Contaminants, *Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards: Matrices and threshold values/reference levels for relevant substances*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2019.

85 Per quanto riguarda i rifiuti marini, per il monitoraggio dei rifiuti in spiaggia soglie simili sono adesso utilizzate dagli [Stati membri dell'UE](#) e per le convenzioni marittime regionali [OSPAR](#) ed [HELCOM](#) (cfr. [allegato IV](#)). Lo stato è “buono” quando vi sono meno di 20 rifiuti per 100 metri di spiaggia. Tuttavia, non esiste ancora una soglia armonizzata per i rifiuti marini dei fondali, mentre i macro-rifiuti galleggianti sono attualmente monitorati con metodi diversi.

86 I periodi di monitoraggio dei rifiuti marini ai sensi della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino variano a seconda della regione marina. L'OSPAR ha valutato la situazione dei [rifiuti sulle spiagge](#) nell'Atlantico nord-orientale dal 2018 al 2020 e le tendenze attuali dal 2015 al 2020. L'HELCOM ha analizzato la situazione dei [rifiuti sulle spiagge](#) per il periodo 2016-2021. La Commissione ha istituito un gruppo tecnico sui rifiuti marini che nel 2023 ha aggiornato gli [orientamenti sul monitoraggio dei rifiuti marini nei mari europei](#) al fine di armonizzare ulteriormente tra tutti gli Stati membri il monitoraggio disposto dalla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino.

Lacune e asimmetrie negli strumenti di rendicontazione

87 Gli Stati membri raccolgono dati relativi allo stato ecologico dei propri mari. Condividono con la Commissione le proprie valutazioni generali sul conseguimento o meno di un buono stato ecologico. La Commissione agevola il dibattito tra esperti nazionali, ma non verifica i dati di base e la metodologia utilizzati dalle autorità nazionali.

88 La direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino prevede la presentazione di relazioni sul conseguimento di un buono stato ecologico a livello dettagliato. Il [JRC](#) ha pubblicato alcune informazioni a questo livello nell'analisi delle relazioni degli Stati membri del 2018, ma non ha concluso nel complesso se uno Stato membro avesse conseguito o meno un buono stato ecologico per i contaminanti e i rifiuti marini. I dati delle relazioni successive (dal 2024) non erano disponibili al momento dell'audit della Corte.

89 Gli Stati membri devono utilizzare [Reportnet](#), una piattaforma di comunicazione elettronica per i dati ambientali e climatici, per trasmettere all'Agenzia europea dell'ambiente quanto disposto dalla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino. Le informazioni di cui alla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino sono reperibili nell'[archivio centrale di dati Eionet](#), che fa parte della piattaforma Reportnet.

90 Inoltre, due strumenti dell'UE forniscono informazioni pubblicamente disponibili sull'inquinamento marino:

- o il sistema d'informazione sulle acque marine per l'Europa (*Marine Water Information System for Europe – WISE-Marine*), ospitato dall'Agenzia europea dell'ambiente, è un portale per la condivisione di informazioni sull'ambiente marino a livello europeo. WISE Marine mostra i dati che ai sensi della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino sono comunicati dagli Stati membri su Reportnet, nonché dati provenienti da altre fonti:
- o La rete europea di osservazione e di dati dell'ambiente marino (*EMODnet*), finanziata e gestita dalla Commissione, è una fonte di dati, metadati e relativi prodotti di dati sui mari.

91 Gli auditor della Corte hanno riscontrato che alcune informazioni visualizzate nel [quadro operativo WISE-Marine](#) in merito al raggiungimento o meno di un buono stato ecologico non sempre corrispondevano ad alcune valutazioni scientifiche condotte da organismi nazionali o dal [JRC](#). Era questo il caso, ad esempio, del Belgio e della Francia per quanto riguarda i rifiuti marini.

92 EMODnet contiene dati sui rifiuti sulle spiagge provenienti dalle comunicazioni effettuate ai sensi della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e da altre fonti, dati sui rifiuti sui fondali marini provenienti da attività che comportano la pesca a strascico dei rifiuti, nonché dati sui micro-rifiuti, ma con una copertura limitata. I portatori di interessi, come le autorità degli Stati membri, possono inserire dati marini in EMODnet su base volontaria. La natura non obbligatoria della comunicazione a EMODnet genera lacune nei dati di quest'ultima. Come evidenziato in una [relazione di attuazione presentata a norma della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino](#) nel 2020 e in una [valutazione di EMODnet effettuata dalla Commissione nel 2023](#), non vi è uno scambio sistematico di dati tra EMODnet e WISE-Marine; la Commissione raccomandava di allineare e organizzare meglio le informazioni contenute nelle due banche dati.

Conclusioni e raccomandazioni

93 Nel complesso, la Corte ha constatato che le norme dell'UE in materia di inquinamento provocato dalle navi stavano migliorando, ma che la loro attuazione e applicazione presentavano debolezze e che i dati erano insufficienti per misurare i risultati.

94 La normativa dell'UE incorpora norme internazionali, il che contribuisce ad assicurarne il debito rispetto, indipendentemente dal fatto che gli Stati membri siano parti contraenti delle convenzioni IMO. La Commissione sta agendo per colmare le lacune relative ai rischi di inquinamento residui, ossia quelli generati dalla demolizione e dal riciclaggio delle navi, dalla perdita di container in mare, dai relitti, dalle munizioni sommerse e dai sistemi di depurazione dei gas di scarico (paragrafi [19-40](#)).

95 La Corte ha constatato che l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) ha fornito agli Stati membri strumenti utili per contrastare l'inquinamento provocato dalle navi, il cui potenziale però non è stato sfruttato appieno. CleanSeaNet utilizza tecnologie satellitari avanzate per individuare possibili sversamenti di petrolio, ma non dispone di capacità analoghe per altri inquinanti. Gli Stati membri hanno controllato meno della metà delle segnalazioni di CleanSeaNet generate dai satelliti e spesso non hanno confermato l'inquinamento con controlli *in loco* (paragrafi [43-51](#)).

Raccomandazione 1 – Migliorare il funzionamento e l'efficacia degli strumenti di allerta anti-inquinamento dell'EMSA

La Commissione, con il supporto dell'EMSA, dovrebbe:

- a) fornire orientamenti agli Stati membri sulle azioni da intraprendere e sugli obblighi di comunicazione relativi alle segnalazioni di CleanSeaNet;
- b) sviluppare la tecnologia e la metodologia per le segnalazioni riguardanti inquinanti diversi dal petrolio;
- c) valutare l'attendibilità delle segnalazioni anti-inquinamento dell'EMSA e se le azioni degli Stati membri in risposta alle segnalazioni siano efficaci.

Termine di attuazione: 2027

96 L’attuazione e l’applicazione delle norme dell’UE in materia di controllo e prevenzione dell’inquinamento causato dalle navi presentano ancora carenze. Tra il 2012 e il 2022, le visite dell’EMSA presso gli Stati membri sono state incentrate sulla direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo. Spesso gli Stati membri non hanno ancora raggiunto le percentuali-obiettivo di ispezione previste dalla direttiva sugli impianti portuali di raccolta e alcuni non hanno raggiunto l’“impegno di ispezione annuale” disposto dalla direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo. Il modo in cui le sanzioni penali o amministrative sono state definite e applicate variava da uno Stato membro all’altro (paragrafi [52-63](#)).

Raccomandazione 2 – Rafforzare il monitoraggio dei controlli che gli Stati membri sono tenuti ad effettuare a norma delle direttive dell’UE

La Commissione, con l’assistenza dell’EMSA, dovrebbe migliorare il modo in cui gli Stati membri riferiscono in merito a come assolvono gli obblighi previsti dalle direttive dell’UE di effettuare controlli e comminare sanzioni amministrative o penali, ad esempio fissando scadenze e formati di rendicontazione, nonché indicatori.

Termine di attuazione: 2028

97 Né la Commissione né gli Stati membri visitati dagli auditor della Corte erano in grado di individuare pienamente gli importi a carico del bilancio UE utilizzati per contrastare l’inquinamento delle acque marine dell’UE. Non disponevano di una visione d’insieme dei risultati ottenuti né delle modalità con cui questi ultimi potrebbero essere utilizzati su scala più ampia (paragrafi [71-73](#)).

Raccomandazione 3– Dar seguito alle problematiche relative all’estensione dei progetti finanziati dall’UE

La Commissione, insieme agli Stati membri, dovrebbe rispondere alle problematiche di estensione insite nei progetti finanziati dall’UE che affrontano l’inquinamento provocato dalle navi.

Termine di attuazione: 2026

98 Dall'audit espletato dalla Corte è emerso che il quadro UE di monitoraggio dell'inquinamento provocato dalle navi presenta limitazioni. Gli indicatori relativi all'ambiente marino definiti a livello dell'UE (ossia i descrittori di cui alla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) potrebbero essere utilizzati per controllare l'inquinamento provocato dalle navi, ma raramente possono collegare la contaminazione e i rifiuti marini alla rispettiva fonte. Inoltre, le soglie e le metodologie di monitoraggio non sono pienamente armonizzate tra gli Stati membri, il che comporta differenze nel monitoraggio e nella comunicazione dei risultati. La Corte ha inoltre riscontrato lacune e disallineamenti nelle piattaforme che comunicano dati sulla qualità delle acque marine, compromettendone l'affidabilità (paragrafi [76-92](#)).

Raccomandazione 4 – Migliorare la rendicontazione e il monitoraggio sullo stato ecologico delle acque marine

La Commissione dovrebbe migliorare l'armonizzazione del monitoraggio e della rendicontazione dei contaminanti e dei rifiuti marini, sia tra gli Stati membri che a favore della Commissione. Ciò comprende l'aver accesso a dati di base comparabili per misurare meglio i progressi compiuti circa lo stato dell'ambiente marino.

Termine di attuazione: 2027

La presente relazione è stata adottata dalla Sezione I, presieduta da Joëlle Elvinger, Membro della Corte dei conti, a Lussemburgo nella riunione del 15 gennaio 2025.

Per la Corte dei conti europea

Tony Murphy
Presidente

Allegati

Allegato I – Relazioni della Corte dei conti europea sull'inquinamento originato in terraferma

Relazione speciale 02/2025, "Inquinamento urbano nell'UE – Le città hanno aria più pulita, ma sono ancora troppo rumorose"

Analisi 02/2023, "Azioni dell'UE per fare fronte ai volumi crescenti di rifiuti pericolosi"

Relazione speciale 12/2021, "Il principio "chi inquina paga" non è uniformemente applicato nelle diverse politiche e misure dell'UE"

Analisi 04/2021, "Azione dell'UE e sfide esistenti in materia di rifiuti elettrici ed elettronici"

Relazione speciale 05/2020, "Uso sostenibile dei prodotti fitosanitari: limitati progressi nella misurazione e nella riduzione dei rischi"

Analisi 04/2020, "L'azione dell'UE per affrontare il problema dei rifiuti di plastica"

Allegato II – Principali norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi

- o La [convenzione di Londra](#) del 1972 affronta la questione della prevenzione dell'inquinamento marino dovuto allo scarico di rifiuti e di altre materie in mare. A essa si è aggiunto il relativo [protocollo](#) del 1996.
- o La [convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi](#) (MARPOL) del 1973 e il relativo [protocollo](#) del 1978 stabiliscono regolamenti e norme per il controllo dell'inquinamento proveniente da varie fonti, tra cui petrolio, sostanze chimiche, acque reflue, rifiuti ed emissioni atmosferiche.
- o La [convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare](#) (SOLAS) del 1974 riguarda la sicurezza delle navi mercantili e specifica norme minime per la costruzione, l'equipaggiamento e l'esercizio di tali navi.
- o La [convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi](#) (convenzione AFS) del 2001 vieta l'uso di composti organostannici nocivi nelle vernici antivegetative utilizzate sulle navi.
- o La [convenzione di Nairobi](#) del 2007 stabilisce norme sulla rimozione dei relitti che possono avere ripercussioni negative sull'ambiente marino.
- o La [convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente](#) del 2009 disciplina il funzionamento degli impianti di riciclaggio delle navi affinché sia sicuro e compatibile con l'ambiente.

Allegato III – Principali norme dell'UE in materia di inquinamento provocato dalle navi

- o La finalità della [direttiva 2005/35/CE](#) relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni in caso di violazioni è recepire nel diritto dell'UE le norme internazionali in materia di inquinamento provocato dalle navi e di garantire che ai responsabili di scarichi di sostanze inquinanti siano comminate sanzioni adeguate, anche penali. Al 2024, le sanzioni penali per l'inquinamento provocato dalle navi sono disciplinate dalla [direttiva \(UE\) 2024/1203](#) relativa alla tutela penale dell'ambiente.
- o [Direttiva 2008/56/CE](#) che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino.
- o La [direttiva 2009/16/CE](#) relativa al controllo da parte dello Stato di approdo ("direttiva PSC") stabilisce criteri comuni per il controllo delle navi da parte dello Stato di approdo e definisce procedure armonizzate in materia di ispezione e fermo.
- o La [direttiva 2009/18/CE](#) stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo.
- o La [direttiva 2009/21/CE](#) relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera mira a prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE.
- o La [direttiva \(UE\) 2019/883](#) relativa agli impianti portuali di raccolta impone agli Stati membri di istituire impianti portuali di raccolta per i diversi tipi di rifiuti prodotti dalle navi, compresi i residui di petrolio, i rifiuti, le acque reflue e i residui di carico.
- o [Direttiva \(UE\) 2019/904](#) sulla riduzione dell'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente.
- o Il [regolamento \(CE\) n. 1406/2002](#) istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) al fine di garantire un livello elevato, uniforme ed efficace di sicurezza marittima e prevenire l'inquinamento causato dalle navi nell'UE.

- o Il [regolamento \(CE\) n. 782/2003](#) sul divieto dei composti organostannici sulle navi ha l'obiettivo di ridurre o eliminare gli effetti negativi sull'ambiente marino e sulla salute umana causati dai composti organostannici utilizzati come biocidi attivi nei sistemi antivegetativi utilizzati sulle navi.
- o Il [regolamento \(UE\) n. 1257/2013](#) relativo al riciclaggio delle navi ha l'obiettivo di garantire che i rifiuti pericolosi provenienti da tale riciclaggio siano soggetti a una gestione "compatibile con l'ambiente".

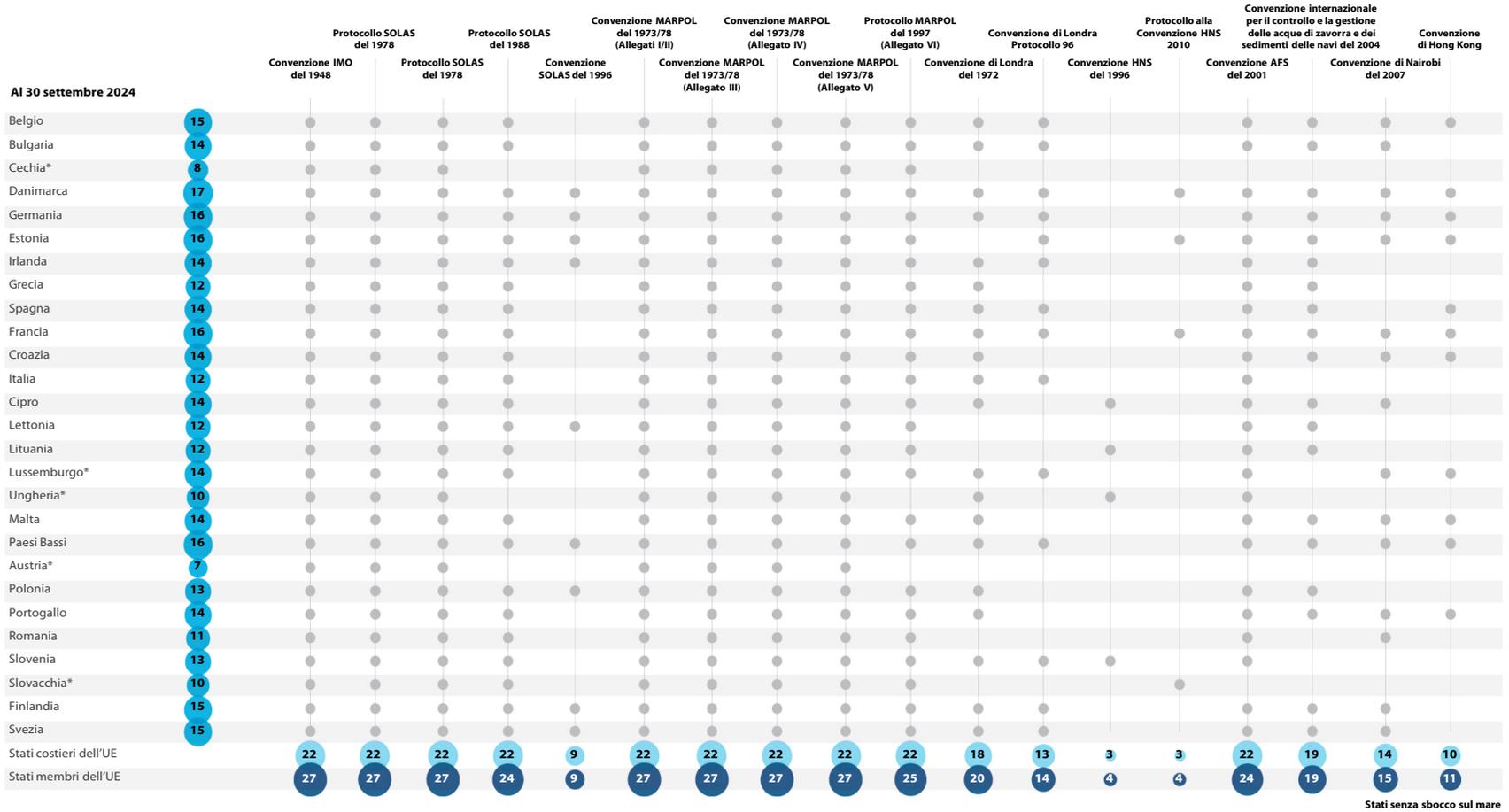
Allegato IV – Meccanismi di cooperazione multilaterale

Stati membri dell'UE	Accordo di Bonn <i>Mare del Nord</i>	Accordo di Copenaghen <i>Paesi nordici</i>	Accordo di Lisbona <i>Atlantico nordorientale</i>	Memorandum d'intesa di Parigi
	Convenzione di Barcellona <i>Mar Mediterraneo</i>	Convenzione di Bucarest <i>Mar Nero</i>	Convenzione di Helsinki (HELCOM) <i>Mar Baltico</i>	Convenzione OSPAR <i>Atlantico nordorientale</i>
Belgio		●		●
Bulgaria		●		●
Danimarca	●		●	●
Germania	●		●	●
Estonia			●	●
Irlanda	●			●
Grecia	●			●
Spagna	●	●		●
Francia	●	●		●
Croazia	●			●
Italia	●			●
Cipro	●			●
Lettonia			●	●
Lituania			●	●
Lussemburgo				●
Malta	●			●
Paesi Bassi	●			●
Polonia			●	●
Portogallo				●
Romania		●		●
Slovenia	●			●
Finlandia			●	●
Svezia	●		●	●
UE	●	● Osservatore	●	●
Albania	●			
Algeria	●			
Bosnia-Erzegovina	●			
Canada				●
Egitto	●			
Georgia		●		
Islanda			●	●
Israele	●			
Libano	●			
Libia	●			
Monaco	●			
Montenegro	●			●
Marocco	●			●
Norvegia	●		●	●
Russia		●	●	sospesa
Svizzera				●
Siria	●			
Tunisia	●			
Turchia	●	●		
Ucraina		●		
Regno Unito	●			●

* [Decisione \(UE\) 2020/722 del Consiglio](#) (GU L 171 del 2.6.2020, pagg. 4-5).

Fonte: Corte dei conti europea.

Allegato V – Ratifica, da parte degli Stati membri dell’UE, delle convenzioni e dei protocolli IMO maggiormente pertinenti in materia di inquinamento provocato dalle navi, con relativi totali



Fonte: Corte dei conti europea.

Allegato VI – Progetti selezionati negli Stati membri visitati dagli auditor della Corte

Obiettivi	Cosa è stato conseguito
Progetto INDIGO , Interreg Francia-Inghilterra, 2,9 milioni di euro	
<p>Ridurre l'inquinamento marino da plastica causato dalle attività di pesca e acquacoltura nei modi seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ sviluppando le prime attrezzature da pesca biodegradabili nei mari dell'UE; ○ individuando le attrezzature da pesca perse e migliorandone il riciclaggio alla fine del loro ciclo di vita. 	<p>I finanziamenti dell'UE hanno permesso di sviluppare un prototipo di rete di mitili biodegradabile. L'assenza di settori strutturati per la raccolta e il riciclaggio dell'attrezzatura da pesca e la mancanza di una base industriale dotata di competenze in materia di tessitura di reti non hanno reso possibile la produzione su scala industriale.</p>
Progetto FIRENOR , Francia, FEAMP, 57 000 euro	
<ul style="list-style-type: none"> ○ studiare la fattibilità tecnica ed economica di un settore del riciclaggio dell'attrezzatura da pesca usata in Normandia ○ fornire indicatori chiave per stabilire la responsabilità estesa del produttore per l'attrezzatura da pesca a livello nazionale. 	<p>FIRENOR ha raccolto 26 tonnellate di rifiuti di attrezzatura da pesca in tre porti pilota in Normandia. Quando FIRENOR ha avuto termine, un porto ha smesso di raccogliere i rifiuti da attrezzature da pesca, uno ha continuato a raccoglierceli, mentre il terzo porto sta tuttora raccogliendo solo reti fine, cosa che faceva già prima del progetto FIRENOR.</p>
Progetto HISEA : 8 partner provenienti da 8 paesi; Orizzonte 2020; costo totale: 2,4 milioni di euro; contributo UE: 1,9 milioni di euro	
<p>Sviluppare nuovi servizi a valle basati su Copernicus che integrino Copernicus marino, il monitoraggio del territorio (compresi gli allarmi di inquinamento), i servizi relativi ai cambiamenti climatici, i dati di monitoraggio locale e la modellizzazione avanzata in un servizio integrato che apporti valore aggiunto al potenziale utente dei dati di Copernicus</p>	<p>Il progetto ha portato alla creazione di una piattaforma ancora attiva e utilizzata da alcuni porti (in Portogallo e Brasile). È utilizzata inoltre per i progetti UNITED e ULTFARMS (cofinanziati da Orizzonte Europa).</p>

Obiettivi	Cosa è stato conseguito
<p>Progetto SeaClear: 8 partner provenienti da 5 paesi; Orizzonte 2020; costo totale/contributo UE: 5,0 milioni di euro</p>	
<p>Sviluppare robot autonomi per raccogliere quantità più piccole di detriti sottomarini utilizzando nuovi sistemi di mappatura, classificazione e raccolta. SeaClear è stato incentrato in particolare sulla costituzione di una squadra mista di imbarcazioni sottomarine senza equipaggio, imbarcazioni di superficie e aeromobili per la ricerca e la raccolta dei rifiuti dai fondali marini.</p>	<p>Al momento della visita degli auditor della Corte il progetto era ancora in corso: la relazione finale non era disponibile e la dimostrazione finale doveva aver luogo solo poco prima della fine del 2023. Il titolare del progetto ha riscontrato difficoltà, in particolare per quanto riguarda le interfacce, il riconoscimento delle immagini (qualità dei sensori, superficie d'acqua riflettente), i dati e i cavi di alimentazione (ad esempio, sensibilità al vento e alle correnti), la localizzazione dei rifiuti, l'autonomia dei dispositivi e l'eterogeneità delle aree operative.</p>

Acronimi e abbreviazioni

AEA: Agenzia europea per l'ambiente

EMSA: Agenzia europea per la sicurezza marittima

HELCOM: commissione per la protezione dell'ambiente marino nel Mar Baltico, nota anche come "commissione di Helsinki"

IMO: Organizzazione marittima internazionale

IPR: impianti portuali di raccolta

JRC: *Joint Research Centre* (Centro comune di ricerca)

LIFE: *L'Instrument Financier pour l'Environnement*

MARPOL: Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi

MSFD: direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino

OSPAR: convenzione per la protezione dell'ambiente marino dell'Atlantico nord-orientale

PSC: controllo da parte dello Stato di approdo

SSP: inquinamento provocato dalle navi

TBT: tributilstagno

Risposte della Commissione

<https://www.eca.europa.eu/it/publications/sr-2025-06>

Cronologia

<https://www.eca.europa.eu/it/publications/sr-2025-06>

Équipe di audit

Le relazioni speciali della Corte dei conti europea illustrano le risultanze degli audit espletati su politiche e programmi dell'UE o su temi relativi alla gestione concernenti specifici settori di bilancio. La Corte seleziona e pianifica detti incarichi di audit in modo da massimizzarne l'impatto, tenendo conto dei rischi per la performance o la conformità, del livello delle entrate o delle spese, dei futuri sviluppi e dell'interesse pubblico e politico.

Il presente controllo di gestione è stato espletato dalla Sezione di audit I "Uso sostenibile delle risorse naturali", presieduta da Joëlle Elvinger, Membro della Corte. L'audit è stato diretto da Nikolaos Milionis, Membro della Corte, coadiuvato da: Kristian Sniter, capo di Gabinetto, e Katarzyna Radecka-Moroz, attaché di Gabinetto; Emmanuel Rauch, primo manager; Jan Huth, vice-capoincarico; Monika Dedicova, auditor. Stamatias Kalogirou e Viktor Popov hanno fornito assistenza per l'analisi dei dati. Laura Mcmillan e Jennifer Schofield hanno fornito assistenza linguistica.



Da sinistra a destra: Viktor Popov, Kristian Sniter, Emmanuel Rauch, Nikolaos Milionis, Monika Dedicova, Jan Huth.

DIRITTI D'AUTORE

© Unione europea, 2025

La politica di riutilizzo della Corte dei conti europea è stabilita dalla [decisione della Corte n. 6-2019](#) sulla politica di apertura dei dati e sul riutilizzo dei documenti.

Salvo indicazione contraria (ad esempio, in singoli avvisi sui diritti d'autore), il contenuto dei documenti della Corte di proprietà dell'UE è soggetto a licenza [Creative Commons Attribuzione 4.0 Internazionale \(CC BY 4.0\)](#). Ciò significa che, in linea generale, ne è consentito il riutilizzo, a condizione che sia citata la fonte in maniera appropriata e siano indicate le eventuali modifiche. Qualora il contenuto suddetto venga riutilizzato, il significato o il messaggio originari non devono essere distorti. La Corte dei conti europea non è responsabile delle eventuali conseguenze derivanti dal riutilizzo del proprio materiale.

Se un contenuto specifico permette di identificare privati cittadini (ad esempio nelle foto che ritraggono personale della Corte) o se include lavori di terzi, è necessario chiedere un'ulteriore autorizzazione.

Ove concessa, tale autorizzazione annulla e sostituisce quella generale già menzionata e indica chiaramente ogni eventuale restrizione dell'uso.

Per utilizzare o riprodurre contenuti non di proprietà dell'UE, può essere necessario richiedere un'autorizzazione direttamente ai titolari dei diritti.

Figura 1 – © AEA, *Contamination of Europe's seas*, pubblicato nel 2019 utilizzando principalmente dati del periodo 2008-2017, ma anche dati di periodi precedenti, consultato il 21 novembre 2024 (mappa modificata dalla Corte dei conti europea).

Figura 2 – © AEA, *Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010-2021*, pubblicato nel 2023, consultato il 21 novembre 2024 (mappa modificata dalla Corte dei conti europea).

Figura 3 – icone dei container, forma della nave
@ Adobe Stock: Flash Vector; photoplotnikov; ONYXpri.

Figura 8 – © HELCOM *Map and data service*. Serie di dati: relitti pericolosi nel Mar Baltico, aggiornato da ultimo il 22 giugno 2023.

Figura 9 – © OSPAR Data and Information Management System (serie di dati: *OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021*) e © HELCOM Map and data service (serie di dati: discariche di armi chimiche nel Mar Baltico e *Baltic Ordnance Safety Board*, mappa dei rischi di collisione con mine marine, residuati della prima e seconda guerra mondiale, situate sul fondale).

Figura 11 – © EMSA (2023), servizi RPAS forniti alle autorità francesi (figura in basso a destra aggiunta dalla Corte).

Figura 12 – © EMSA, servizi operativi previsti entro la fine del 2024.

Riquadro 3 – © Tornero, V., Hanke, G., e MSFD Expert Network on Contaminants, *Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards: Matrices and threshold values/reference levels for relevant substances*, Ufficio delle pubblicazioni dell’Unione europea, 2019.

Il software o i documenti coperti da diritti di proprietà industriale, come brevetti, marchi, disegni e modelli, loghi e nomi registrati, sono esclusi dalla politica di riutilizzo della Corte.

I siti Internet istituzionali dell’Unione europea, nell’ambito del dominio europa.eu, contengono link verso siti di terzi. Poiché esulano dal controllo della Corte, si consiglia di prender atto delle relative informative sulla privacy e sui diritti d’autore.

Uso del logo della Corte dei conti europea

Il logo della Corte dei conti europea non deve essere usato senza previo consenso della stessa.

HTML	ISBN 978-92-849-4577-1	ISSN 1977-5709	doi:10.2865/0414585	QJ-01-25-013-IT-Q
PDF	ISBN 978-92-849-4578-8	ISSN 1977-5709	doi:10.2865/5383601	QJ-01-25-013-IT-N

COME CITARE LA PRESENTE PUBBLICAZIONE:

Corte dei conti europea, [relazione speciale 06/2025](#), “Le azioni dell’UE volte a contrastare l’inquinamento marino causato dalle navi – Ancora in cattive acque”, Ufficio delle pubblicazioni dell’Unione europea, 2025.

L'ambizione dell'UE è di ottenere un "inquinamento zero" delle acque entro il 2030. Alla luce di quanto detto, la Corte ha valutato le azioni dell'UE volte ad ovviare all'inquinamento delle acque marine causato dalle navi. Nel complesso, la normativa dell'UE è migliorata, ma vi erano carenze di attuazione e i dati erano insufficienti per misurare i risultati.

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima ha sviluppato strumenti utili, ma gli Stati membri non ne hanno sfruttato appieno il potenziale. Spesso non hanno raggiunto i rispettivi valori-obiettivo obbligatori per le ispezioni delle navi. Non vi era una visione d'insieme né dei risultati ottenuti dai progetti finanziati dall'UE né delle opzioni per espanderli. Infine, il monitoraggio dell'inquinamento provocato dalle navi era inadeguato.

Le raccomandazioni della Corte mirano a rendere più efficaci gli strumenti di allerta anti-inquinamento, a potenziare il monitoraggio del raggiungimento dei valori-obiettivo relativi alle ispezioni delle navi, a migliorare l'impatto del finanziamento dell'UE e a misurare meglio l'inquinamento marino.

Relazione speciale della Corte dei conti europea presentata in virtù dell'articolo 287, paragrafo 4, secondo comma, del TFUE.



CORTE
DEI CONTI
EUROPEA



Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea

CORTE DEI CONTI EUROPEA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Modulo di contatto: eca.europa.eu/it/contact
Sito Internet: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors