



RISPOSTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA

ALLA RELAZIONE SPECIALE DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA

**Le azioni dell'UE volte a contrastare
l'inquinamento marino provocato dalle navi:**
ancora in cattive acque

Indice

I. SINTESI DELLE RISPOSTE DELLA COMMISSIONE.....	2
II. RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLE PRINCIPALI OSSERVAZIONI DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA.....	3
1. Le norme UE che disciplinano l'inquinamento provocato dalle navi.....	3
2. Attuazione e applicazione delle norme dell'UE in materia di inquinamento provocato dalle navi	5
3. Quadro UE di monitoraggio dell'inquinamento provocato dalle navi.....	6
III. RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLE RACCOMANDAZIONI DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA	7
Raccomandazione 1 – Migliorare il funzionamento e l'efficacia degli strumenti di allerta anti-inquinamento dell'EMSA	7
Raccomandazione 2 – Rafforzare il monitoraggio dei controlli che gli Stati membri sono tenuti ad effettuare a norma delle direttive dell'UE.....	8
Raccomandazione 3 — Seguito dato alle questioni relative al potenziamento dei progetti finanziati dall'UE.....	8
Raccomandazione 4 – Migliorare la comunicazione e il monitoraggio sullo stato ecologico delle acque marine	9

Il presente documento contiene, in linea con l'articolo 265 del [regolamento finanziario](#), le risposte della Commissione europea alle osservazioni che figurano nella relazione speciale della Corte dei conti europea ed è da pubblicare unitamente alla relazione speciale.

I. SINTESI DELLE RISPOSTE DELLA COMMISSIONE

La Commissione europea accoglie con favore la relazione speciale della Corte dei conti europea sulle azioni dell'UE volte a contrastare l'inquinamento marino provocato dalle navi. La Commissione riconosce che, dopo anni di progressi verso il conseguimento dei suoi ambiziosi obiettivi in materia di prevenzione dell'inquinamento dell'ambiente marino attraverso la [direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino](#), sono necessari ulteriori sforzi e metodi per contrastare l'inquinamento marino provocato dalle navi.

Il [Green Deal europeo](#) riafferma l'ambizione della Commissione di proteggere la popolazione dai rischi di natura ambientale e dalle relative conseguenze, tracciando un percorso verso un pianeta sano per tutti. La Commissione ha adottato diverse iniziative dell'UE volte a ridurre l'inquinamento provocato dal trasporto marittimo nei suoi mari in linea con la [strategia per una mobilità sostenibile e intelligente](#) e con il [piano d'azione per l'inquinamento zero](#). Migliorare la sostenibilità del trasporto marittimo è fondamentale per conseguire i traguardi e gli obiettivi del Green Deal europeo e a favore del clima, oltre agli obiettivi ambiziosi di "inquinamento zero" e in materia di biodiversità. Il settore marittimo sta compiendo sforzi per conseguire tali obiettivi e si stanno realizzando notevoli progressi.

La Commissione terrà conto della relazione nelle prossime iniziative politiche dell'UE e nell'attuazione di quelle esistenti. Il [patto europeo per gli oceani](#) garantirà la coerenza in tutti i settori strategici connessi agli oceani. Esso si concentrerà sul sostegno alla resilienza e alla salute degli oceani e delle zone costiere, sulla promozione dell'economia blu, sulla gestione coerente dell'uso dei nostri mari e oceani e sullo sviluppo di un'agenda globale per la conoscenza, l'innovazione e gli investimenti in ambito marino. La nuova [strategia portuale dell'UE](#) e la nuova [strategia industriale marittima dell'UE](#) rafforzeranno rispettivamente la competitività, la sostenibilità e la resilienza del settore manifatturiero marittimo e dei porti europei. La Commissione otterrà inoltre che l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) approvi misure ambiziose, ad esempio per quanto riguarda i pellet di plastica provenienti dai container dispersi, le acque di scarico e i residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico o le procedure di prelavaggio per le navi cisterna per prodotti chimici. È altresì opportuno ricordare che il mare è intrinsecamente legato alle attività sulla terraferma e viceversa, una questione che sarà esaminata più da vicino nella [strategia sulla resilienza idrica](#), in cui sarà previsto un approccio dalla sorgente al mare. La direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino è in corso di revisione e presto saranno pubblicate una relazione di valutazione e una valutazione d'impatto.

II. RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLE PRINCIPALI OSSERVAZIONI DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA

1. Le norme UE che disciplinano l'inquinamento provocato dalle navi

La Commissione è pienamente impegnata ad attuare norme moderne in materia di sicurezza marittima e a ridurre l'inquinamento delle acque provocato dalle navi. A tale riguardo è fondamentale garantire che la normativa marittima dell'UE sia in linea con le norme dell'IMO¹.

Nel novembre 2024 sono stati adottati quattro nuovi atti legislativi del cosiddetto "pacchetto sulla sicurezza marittima" al fine di sostenere un trasporto marittimo pulito, più sicuro e moderno nell'UE. Tali atti modificano le direttive pertinenti relative: i) all'inquinamento provocato dalle navi, ii) al controllo da parte dello Stato di approdo, iii) alle inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e iv) al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. Nel "pacchetto" riveduto si consegue un equilibrio tra, da un lato, la necessità di garantire un'elevata qualità del trasporto marittimo e, dall'altro, la necessità di salvaguardare la competitività del settore marittimo europeo, mantenendo al contempo costi ragionevoli per gli operatori e le amministrazioni degli Stati membri. Nel complesso si forniranno all'UE strumenti moderni per sostenere un trasporto marittimo pulito allineando le norme dell'UE alle norme internazionali e migliorando al contempo l'attuazione e l'applicazione attraverso un quadro di cooperazione rafforzato tra le autorità europee e nazionali².

Nella recente revisione della direttiva relativa all'inquinamento provocato dalle navi³ si recepiscono nel diritto dell'UE le norme internazionali, garantendo che i responsabili di scarichi illegali di sostanze inquinanti siano soggetti a sanzioni dissuasive, effettive e proporzionate al fine di aumentare la sicurezza marittima e migliorare la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento provocato dalle navi. Si garantiscono chiarezza e coerenza con le norme e le procedure internazionali, in particolare quelle della convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), nell'interesse della protezione dell'ambiente marino. Si estende inoltre l'ambito di applicazione dell'attuale direttiva agli scarichi illegali di sostanze nocive trasportate in colli, di acque reflue, di rifiuti, di acque di scarico e di residui dei sistemi di depurazione dei gas di scarico. Si istituisce altresì un quadro giuridico rafforzato per le sanzioni amministrative e la loro effettiva applicazione, consentendo alle autorità nazionali di garantire un'irrogazione dissuasiva e coerente delle sanzioni in caso di incidenti di inquinamento provocato dalle navi in tutti i mari europei⁴.

Nella recente revisione della direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo⁵ si aggiornano le prescrizioni in materia di ispezioni delle navi in porto e si recepisce nel diritto dell'UE la convenzione internazionale di Nairobi sulla rimozione dei relitti. Tale convenzione costituisce la base giuridica che consente agli Stati firmatari di rimuovere o far rimuovere i relitti che possono

¹ Cfr. l'osservazione della Corte di cui al paragrafo 14.

² Cfr. le osservazioni della Corte di cui ai paragrafi da 18 a 21.

³ Direttiva (UE) 2024/3101 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2024, che modifica la direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e all'introduzione di sanzioni amministrative in caso di violazioni https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=OJ:L_202403101.

⁴ Cfr. le osservazioni della Corte di cui ai paragrafi 28, 63 e 64.

⁵ Direttiva (UE) 2024/3009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2024, recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>.

avere ripercussioni negative sulla sicurezza delle vite, delle merci e dei beni in mare, nonché sull'ambiente marino. La sua applicazione attraverso il sistema di controllo da parte dello Stato di approdo implica che le navi che fanno scalo nei porti dell'UE dovranno dimostrare la loro sostanziale conformità a tale convenzione o rischiare di essere assoggettate a ispezioni più dettagliate, incentivando così un maggior numero di Stati a ratificarla.

Nella [recente revisione della direttiva relativa alle inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo](#)⁶ si rafforza la capacità degli organi inquirenti sugli incidenti di condurre inchieste sugli incidenti e di riferire in merito alle stesse in modo tempestivo, esperto e indipendente. Si aggiornano inoltre diverse definizioni e riferimenti alla legislazione dell'UE e ai regolamenti IMO pertinenti per consentire a detti organi di condurre inchieste sugli incidenti in modo armonizzato in tutta l'UE. Per quanto riguarda i container dispersi in mare, si prevede che gli Stati membri li registrino nella piattaforma europea d'informazione sui sinistri marittimi, se si trovano nelle loro acque o se provengono da navi battenti la loro bandiera. Inoltre la direttiva relativa all'istituzione di un sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione⁷ impone agli Stati membri di garantire che il comandante di una nave che ha perso alcuni container ne dia immediata notifica al pertinente Stato costiero, il che significa che il monitoraggio dei container dispersi è disciplinato a livello dell'UE.⁸

Nella [strategia per la sicurezza marittima dell'UE riveduta](#)⁹, approvata mediante conclusioni del Consiglio nell'ottobre 2023, si fornisce un approccio globale per rispondere alle minacce alla sicurezza marittima. La strategia comprende, tra l'altro, varie azioni per affrontare il problema degli ordigni inesplosi (*unexploded ordnance* – UXO). Inoltre tra il 2016 e il 2022 la Commissione europea ha investito oltre 7 milioni di EUR in progetti dedicati connessi agli UXO. I risultati di tali progetti hanno migliorato le tecniche di rilevamento e neutralizzazione degli UXO e hanno ampliato la nostra conoscenza delle minacce costituite da questi nell'ambiente marino.¹⁰

In occasione della conferenza "Our Baltic 2.0" organizzata dalla Commissione a Palanga nel settembre 2023 i ministri degli Stati membri del Mar Baltico hanno assunto diversi impegni: i) rafforzare la cooperazione con le organizzazioni regionali (la commissione per la protezione dell'ambiente marino nel Mar Baltico (HELCOM), il Consiglio degli Stati del Mar Baltico (CSMB)) per affrontare il problema degli UXO nel Mar Baltico; ii) colmare le lacune in termini di conoscenze e di diritto e promuovere le tecnologie per la rimozione degli UXO; iii) dare priorità alle zone ad alto rischio per l'eliminazione degli UXO; e iv) esaminare meccanismi di finanziamento a sostegno di tali azioni. Al fine di aiutare gli Stati membri a rispettare tali impegni, la Commissione ha avviato ulteriori progetti, di cui quattro sono già in corso o sono in procinto di ricevere finanziamenti dal Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA), dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) o da Orizzonte Europa. Il progetto più recente (5,6 milioni di EUR) è attuato dalla Commissione, su richiesta del Parlamento europeo, per sviluppare e testare nuove tecnologie per la rimozione degli UXO nel Mar Baltico. Questo progetto, in particolare, dovrebbe svolgere un ruolo fondamentale nella transizione dalla fase "preparatoria" o "di raccolta delle conoscenze" alla fase di bonifica.

⁶ Direttiva (UE) 2024/3017 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2024, che modifica la direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che abroga il regolamento (UE) n. 1286/2011 della Commissione https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017.

⁷ Direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione e che abroga la direttiva 93/75/CEE del Consiglio <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>.

⁸ Cfr. le osservazioni della Corte di cui ai paragrafi da 29 a 31.

⁹ Strategia per la sicurezza marittima dell'Unione europea <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14280-2023-INIT/it/pdf>.

¹⁰ Cfr. l'osservazione della Corte di cui al paragrafo 37.

Tra il 2016 e il 2024 l'UE ha finora investito complessivamente oltre 24 milioni di EUR in progetti connessi agli UXO.

2. Attuazione e applicazione delle norme dell'UE in materia di inquinamento provocato dalle navi

La Commissione è impegnata a fornire agli Stati membri strumenti per individuare e contrastare l'inquinamento provocato dalle navi. In primo luogo, per individuare l'inquinamento provocato dalle navi, è offerto agli Stati membri uno strumento di sorveglianza satellitare (servizio CleanSeaNet). In secondo luogo, per affrontare le presunte irregolarità, è istituito un sistema di ispezioni nel quadro della direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo recentemente riveduta e della direttiva relativa agli impianti portuali di raccolta¹¹, in cui in entrambe sono previsti strumenti dedicati ospitati dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) per sostenere l'applicazione delle norme (il sistema di individuazione e comunicazione in materia di controllo da parte dello Stato di approdo – THETIS e THETIS-EU).

Nella direttiva relativa all'inquinamento provocato dalle navi non solo si recepiscono le norme internazionali, ma si forniscono anche agli Stati membri informazioni sull'individuazione di eventuali sversamenti. Il servizio CleanSeaNet è il servizio satellitare europeo per il monitoraggio degli sversamenti di idrocarburi e l'individuazione delle navi dell'EMSA. Dal 2007 ogni anno si riunisce periodicamente un gruppo specifico di esperti degli Stati membri che propone soluzioni tecniche per la tecnologia e le metodologie utilizzate da CleanSeaNet, nonché per la loro affidabilità ed efficacia. Il gruppo è coinvolto nella preparazione dei miglioramenti previsti per CleanSeaNet a seguito della recente modifica della direttiva relativa all'inquinamento provocato dalle navi.

Esistono anche sinergie tra i servizi di sorveglianza satellitare utilizzati per la direttiva relativa all'inquinamento provocato dalle navi (CleanSeaNet) e il sistema di individuazione e comunicazione in materia di controllo da parte dello Stato di approdo (THETIS). Ad esempio, attraverso THETIS, le autorità degli Stati membri hanno accesso ai risultati delle precedenti ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo effettuate sulle navi e possono utilizzare tali informazioni per valutare se una nave è sospettata di essere implicata in uno scarico illegale. Gli Stati membri possono anche utilizzare THETIS per chiedere a un'altra autorità degli Stati membri (ad esempio il successivo porto di scalo) di ispezionare la nave sospetta, nonché per verificare se una determinata nave è stata sottoposta a un'ispezione sulla gestione dei rifiuti e ha lasciato i rifiuti in questione nell'impianto portuale di raccolta del precedente porto di scalo.

I servizi marittimi integrati in SafeSeaNet, CleanSeaNet, THETIS e THETIS-EU raccolgono i dati per l'UE. Tali dati aiutano a decidere se verificare o meno un possibile incidente di inquinamento. Di conseguenza gli Stati membri dispongono di un polo dedicato dell'UE ospitato dall'EMSA per sostenere l'individuazione e il contrasto dell'inquinamento provocato dalle navi¹².

La direttiva relativa agli impianti portuali di raccolta impone prescrizioni in materia di conferimento dei rifiuti dalle navi ai porti. Mentre la direttiva relativa all'inquinamento provocato dalle navi scoraggia lo scarico illegale di tali rifiuti in mare, la direttiva relativa agli impianti portuali di raccolta attua la corretta raccolta e gestione dei rifiuti. L'obbligo di conferimento previsto da quest'ultima direttiva rispecchia quello dei divieti di scarico stabiliti dalla convenzione MARPOL. Le navi devono comunicare le notifiche anticipate dei rifiuti e le ricevute di conferimento dei rifiuti, che costituiscono

¹¹ Direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>.

¹² Cfr. le osservazioni della Corte di cui ai paragrafi da 41 a 53.

la base per le ispezioni registrate nell'ambito di THETIS-EU. La Commissione controlla le percentuali di ispezione e verifica se l'obiettivo annuale è stato raggiunto¹³.

Nella recente revisione della direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo si migliora il sistema di ispezioni di navi straniere nei porti di Stati diversi dallo Stato di bandiera effettuate dagli ispettori responsabili del controllo da parte dello Stato per verificare che la competenza del comandante, degli ufficiali e dell'equipaggio a bordo, le condizioni di una nave e le relative dotazioni siano conformi ai requisiti stabiliti dalle convenzioni internazionali e, nell'Unione europea, al diritto dell'UE applicabile. Di conseguenza il controllo da parte dello Stato di approdo è importante per garantire la sicurezza marittima e proteggere l'ambiente marino. Nella direttiva riveduta: i) si aggiorna la legislazione dell'UE e la si allinea alle norme e alle procedure internazionali stabilite nel memorandum d'intesa di Parigi e nelle convenzioni IMO, ii) si proteggono i pescherecci, i loro equipaggi e l'ambiente, anche introducendo un regime volontario di ispezioni per i pescherecci più grandi (di lunghezza superiore a 24 metri), iii) si garantisce un approccio efficiente e armonizzato allo svolgimento delle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo¹⁴.

3. Quadro UE di monitoraggio dell'inquinamento provocato dalle navi

Nel 2008 l'UE ha adottato la [direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino](#)¹⁵ per mantenere gli ecosistemi marini puliti, sani, produttivi e resilienti, garantendo al contempo un uso più sostenibile delle risorse marine.

La direttiva prevede che gli Stati membri elaborino strategie nazionali per l'ambiente marino al fine di conseguire o mantenere se presente, un "buono stato ecologico" in relazione a 11 descrittori, tra cui quelli relativi ai contaminanti e ai rifiuti marini. Tale stato avrebbe dovuto essere conseguito entro il 2020. Le strategie per l'ambiente marino comprendono valutazioni periodiche dell'ambiente marino, la definizione di obiettivi e traguardi, l'istituzione di programmi di monitoraggio e l'attuazione di misure volte a migliorare lo stato delle acque marine. Queste strategie devono essere aggiornate in cicli di sei anni. Dal momento che si tratta di una direttiva quadro, i programmi di monitoraggio elaborati dagli Stati membri possono anche attingere a vari altri sforzi di monitoraggio a livello dell'UE o regionale e internazionale. La Commissione è impegnata a migliorare i programmi di monitoraggio degli Stati membri e ha pubblicato [due relazioni](#) per orientare questi ultimi nei loro sforzi di monitoraggio, avviando al contempo un dialogo continuo attraverso la strategia comune di attuazione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, che è attualmente in fase di revisione.¹⁶

¹³ Cfr. le osservazioni della Corte di cui ai paragrafi da 54 a 58.

¹⁴ Cfr. le osservazioni della Corte di cui ai paragrafi da 59 a 61.

¹⁵ Direttiva 2008/56/CE, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino) (GU L 164 del 25.6.2008, pag. 19) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex:32008L0056>.

¹⁶ Cfr. le osservazioni della Corte di cui ai paragrafi da 73 a 91.

III. RISPOSTE DELLA COMMISSIONE ALLE RACCOMANDAZIONI DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA

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

(Termine di attuazione: 2027)

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

- (a) fornire orientamenti agli Stati membri sulle azioni da intraprendere e sugli obblighi di comunicazione relativi alle allerte di CleanSeaNet;**

La Commissione **accoglie** questa raccomandazione.

La Commissione, con il sostegno dell'EMSA, continuerà a collaborare con gli Stati membri, in particolare nell'ambito del forum del gruppo di utenti di CleanSeaNet, e li incoraggerà a intraprendere azioni e a riferire in merito al seguito dato alle allerte di CleanSeaNet (possibili incidenti di inquinamento segnalati tramite CleanSeaNet). Saranno elaborati orientamenti specifici relativi a CleanSeaNet in collaborazione con il gruppo di utenti di CleanSeaNet. La Commissione, con il sostegno dell'EMSA, pubblicherà orientamenti che stabiliscono norme dettagliate sulla procedura di comunicazione, in modo che gli Stati membri possano adempiere ai loro obblighi di comunicazione a partire dal 2027.

- (b) sviluppare la tecnologia e la metodologia per le allerte riguardanti inquinanti diversi dal petrolio; e**

La Commissione **accoglie** questa raccomandazione.

La Commissione, con il sostegno dell'EMSA, potenzierà CleanSeaNet in modo da poter allertare gli Stati membri su un maggior numero di tipi di inquinanti, ad esempio le acque reflue, i rifiuti e i container dispersi. Tale compito è previsto nel progetto di adeguamento degli strumenti informatici ospitati dall'EMSA alle esigenze della direttiva relativa all'inquinamento provocato dalle navi modificata. Le tempistiche del progetto sono in linea con i termini previsti per il recepimento della direttiva.

- (c) valutare l'attendibilità delle allerte antiinquinamento dell'EMSA e se le azioni degli Stati membri in risposta alle allerte siano efficaci.**

La Commissione **accoglie** questa raccomandazione.

La Commissione monitorerà le azioni degli Stati membri in risposta alle allerte di CleanSeaNet e riferirà in merito al numero di possibili incidenti di inquinamento segnalati, verificati e confermati tramite CleanSeaNet. Le informazioni sull'affidabilità di CleanSeaNet saranno esaminate mediante controlli incrociati con i casi di incidenti confermati segnalati dagli Stati membri, tenendo presente che il momento di osservazione e il tipo di mezzi utilizzati per la verifica sono della massima importanza per garantire l'efficacia della verifica sul posto. Le informazioni sull'efficacia dell'azione degli Stati membri saranno ricavate confrontando quanti degli incidenti verificati risulteranno

confermati. Tale analisi potrà avvenire solo quando i nuovi obblighi di comunicazione diventeranno obbligatori per gli Stati membri, vale a dire dopo il termine previsto per il recepimento del luglio 2027. Entro la fine del 2027 si prevede che saranno disponibili dati preliminari per valutare l'affidabilità delle allerte, dal momento che la direttiva sarà stata recepita da soli cinque mesi. Tali informazioni saranno incomplete, in quanto il primo termine per la comunicazione delle informazioni sulle sanzioni irrogate nel corso dell'anno civile precedente in caso di incidente confermato è il 30 giugno 2028.

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

(Termine di attuazione: 2028)

La Commissione, con il sostegno dell'EMSA, dovrebbe migliorare il modo in cui gli Stati membri riferiscono in merito alla loro conformità agli obblighi previsti dalle direttive dell'UE di effettuare controlli e comminare sanzioni, ad esempio fissando termini, modelli di comunicazione e indicatori.

La Commissione **accoglie** questa raccomandazione.

Per quanto riguarda l'inquinamento provocato dalle navi, la Commissione, con il sostegno dell'EMSA, istituirà un nuovo strumento di comunicazione per l'attuazione della direttiva in materia modificata, al fine di controllare se gli Stati membri verificano eventuali incidenti e comminano sanzioni nei casi in cui l'inquinamento sia stato confermato e il responsabile sia stato identificato. Il termine per la comunicazione sarà il 30 giugno di ogni anno per le sanzioni irrogate nel corso dell'anno civile precedente. La Commissione, con il sostegno dell'EMSA, preparerà un modello di comunicazione e pubblicherà una serie di indicatori sull'inquinamento provocato dalle navi. I nuovi indicatori potranno essere pubblicati solo quando i nuovi obblighi di comunicazione saranno divenuti obbligatori, ossia entro la fine del 2028, quando saranno disponibili le prime relazioni.

Per quanto riguarda le ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo, la direttiva modificata prevede una maggiore formazione degli ispettori degli Stati membri al fine di migliorare la qualità delle ispezioni e rende più stringente il termine, che sarà stabilito in 72 ore, entro il quale gli Stati membri che effettuano le ispezioni sono tenuti a trasferire i loro rapporti di ispezione nella banca dati dell'UE.

Raccomandazione 3 — Seguito dato alle questioni relative al potenziamento dei progetti finanziati dall'UE

(Termine di attuazione: 2026)

La Commissione, insieme agli Stati membri, dovrebbe dare seguito alle questioni relative al potenziamento, che incidono sui progetti finanziati dall'UE volti a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi.

La Commissione **accoglie in parte** questa raccomandazione.

Come sottolineato dalla Corte dei conti europea, sono molteplici i programmi di finanziamento dell'UE utilizzati per finanziare progetti volti a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi. Per contro, nessuno di questi programmi è dedicato esclusivamente a tale questione. Questa raccomandazione

deve pertanto essere esaminata in relazione a ciascun programma di finanziamento che comprende progetti volti a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi.

Nell'ambito del Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e del FEAMPA, la maggior parte dei progetti volti a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi è attuata in regime di gestione concorrente tra la Commissione e gli Stati membri. La Commissione collaborerà con gli Stati membri e solleverà la questione del potenziamento come punto fisso nelle riunioni annuali di verifica dell'efficacia dell'attuazione del FEAMPA al fine di promuovere l'uso dei fondi a favore di progetti come quelli menzionati nell'allegato VI della presente relazione della Corte dei conti europea e del loro potenziamento. Tuttavia la valutazione delle questioni relative al potenziamento dei progetti rimane di competenza degli Stati membri.

Nell'ambito di Orizzonte Europa il partenariato per un'economia blu sostenibile mira a ridurre in generale l'impatto dell'economia blu sull'ambiente marino e costiero. Senza affrontare specificamente la questione dell'inquinamento provocato dalle navi attraverso un'attività specifica, esso "contribuirà a sviluppare concetti innovativi e sostenibili per le navi di piccole e medie dimensioni e per le imbarcazioni da diporto", come indicato nell'agenda strategica per la ricerca e l'innovazione 2024¹⁷. La missione dell'UE "Far rivivere i nostri oceani e le nostre acque" si prefigge anche l'obiettivo di ridurre l'inquinamento negli oceani, nei mari e nelle acque, nonché di sostenere un'economia blu neutra in termini di emissioni di carbonio¹⁸. Nell'ambito del partenariato per un'economia blu sostenibile e della missione dell'UE "Far rivivere i nostri oceani e le nostre acque" la Commissione esaminerà le questioni che incidono sul potenziamento dei progetti sostenuti, in quanto esse rientrano tra i loro obiettivi fondamentali.

Data l'impostazione specifica degli altri programmi di finanziamento che possono includere progetti volti a contrastare l'inquinamento provocato dalle navi, la Commissione non è in grado di attuare la raccomandazione in relazione a tali programmi.

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

(Termine di attuazione: 2027)

La Commissione dovrebbe migliorare l'armonizzazione del monitoraggio e della comunicazione in merito ai contaminanti e ai rifiuti marini, sia tra gli Stati membri che nei confronti della Commissione. Rientra in tale scopo ottenere accesso a dati di base comparabili in modo da misurare meglio i progressi compiuti circa lo stato dell'ambiente marino.

La Commissione **accoglie** questa raccomandazione.

La Commissione si è già impegnata con gli Stati membri per migliorare l'armonizzazione del monitoraggio e della comunicazione attraverso la strategia comune di attuazione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e continuerà a collaborare con loro per migliorare ulteriormente questo processo. La Commissione sta effettuando una valutazione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e pertanto nel corso di tale attività esaminerà anche gli obblighi di monitoraggio e comunicazione. La Commissione non esclude di proporre le necessarie modifiche della legislazione, sebbene non possa pregiudicare l'esito della valutazione d'impatto. Attraverso i suoi programmi quadro per la ricerca e l'innovazione, l'UE ha finanziato un portafoglio di

¹⁷ [sustainable_blue_economy_partnership_strategic_research_and_innovation_agenda_2024.pdf](#) (pagina 8).

¹⁸ Far rivivere i nostri oceani e le nostre acque – Commissione europea.

progetti finalizzati, tra l'altro, ad armonizzare il monitoraggio e la valutazione dell'inquinamento da plastica. Il [piano strategico di Orizzonte Europa 2025-2027](#) prevede anche la necessità di contrastare e monitorare l'inquinamento delle acque dolci e marine dalla sorgente al mare. La Commissione si sforza costantemente di rafforzare il legame tra la ricerca e l'elaborazione e l'attuazione delle politiche e sostiene fermamente l'adozione dei risultati dei progetti nell'attuazione della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino.