

Dal mondo

## Navi Ue: con il sistema MRV, armatori alla prova di Co2

16 Agosto 2013

Acronimo di monitoraggio, comunicazione e verifica, rappresenta una novità per il controllo delle emissioni

Thumbnail  
Image not found or type unknown

Introdurre una legislazione che, dal 2018, disciplini in modo sistematico e continuativo la raccolta delle informazioni garantendo una efficiente opera di monitoraggio, rendicontazione e verifica delle emissioni di CO2 prodotte dalle navi utilizzate per le attività d'impresa nell'Unione europea. È, in estrema sintesi, il succo della proposta, presentata dalla Commissione Ue, che costituisce il primo concreto passo verso la riduzione delle emissioni di gas serra del settore dei trasporti marittimi. Il tutto in linea con altri suggerimenti contenuti nel Libro Bianco pubblicato nel 2011 che riserva anche un capitolo alla fiscalità con una serie di suggerimenti.

### Un quadro giuridico nuovo

L'obiettivo della proposta è creare un quadro giuridico nuovo e univoco a livello europeo per la raccolta e pubblicazione di dati annuali verificati sulle emissioni di CO2 di tutte le navi di grandi dimensioni (più di 5mila tonnellate di stazza lorda) che utilizzano i porti dell'Unione europea, a prescindere dal luogo di registrazione. La Commissione propone che il sistema informativo, conosciuto in sigla con MRV, che sta per monitoraggio, comunicazione e verifica, possa trovare applicazione alle attività di navigazione svolte dal primo gennaio 2018.

### Una responsabilità condivisa tra imprese e istituzioni europee

La nuova proposta dell'esecutivo Ue, in linea con il Libro bianco del 2011, affida agli armatori europei, attraverso il sistema MRV, un ruolo di "peso". In particolare è fatta esplicita richiesta ai proprietari di grandi navi che utilizzano i porti dell'Unione europea di monitorare e comunicare l'anidride carbonica annua prodotta dai mezzi utilizzati per le attività d'impresa. E non soltanto. Agli armatori spetterà anche il compito di riferire sulla quantità accertata di emissioni di CO2

prodotte dalle navi che effettuano viaggi verso, da e tra i porti dell'Unione europea. I proprietari saranno inoltre tenuti a fornire alcune importanti informazioni tecniche per determinare i limiti di compatibilità e l'efficienza energetica.

### **Nel Libro Bianco un capitolo dedicato alla fiscalità**

Nel documento un apposito capitolo è poi dedicato alla fiscalità marittima. Tra le novità proposte la Commissione ne ha indicate otto tra le quali ne figurano tre che, direttamente o indirettamente, hanno a che vedere con la fiscalità. In particolare:

- rivedere le tasse e le tariffe per fare in modo che il carico globale sostenuto dal settore sia espressione dei costi totali del trasporto compresi quelli connessi alle infrastrutture;
- rivedere la fiscalità dei carburanti, indicando il tipo di energia e il tasso di CO<sub>2</sub>;
- rivedere se necessario la fiscalità dei trasporti, collegando la tassazione dei veicoli alle loro prestazioni ambientali.

### **I dati delle emissioni prodotte dal trasporto marittimo**

Secondo i dati ufficiali diffusi dalla Commissione europea, le emissioni globali prodotte dall'industria marittima ammontano ogni anno a circa 1 miliardo di tonnellate, pari al 3% del totale dei gas serra prodotti nel mondo (GHG) e al 4% delle emissioni totali dell'Unione europea. In assenza di interventi, tali emissioni potrebbero addirittura raddoppiare entro il 2050.

### **La funzione della proposta**

L'obiettivo della proposta della Commissione è contribuire alla costruzione di un sistema internazionale che sia in grado di garantire, per le nuove navi ma anche per quelle già operative sui mercati marittimi, standard di efficienza e di eco-compatibilità uniformi. Il sistema dovrebbe anche contribuire a ridurre i costi netti per i proprietari di navi garantendo risparmi complessivi per 1,2 miliardi di euro all'anno a partire dal 2030. Altrettanto importanti i riflessi sugli investimenti di settore e sulla possibilità di ottenere agevolazioni fiscali e finanziamenti in funzione della eco-compatibilità dei mezzi utilizzati.

### **Trasporti e ambiente: l'indagine di Eurobarometro**

Secondo una indagine di Eurobarometro, pubblicata qualche anno fa, per i cittadini europei l'impatto delle emissioni di anidride carbonica nell'ambiente ha superato i livelli di guardia e non è più un fatto tollerabile. Nel settore dell'autotrasporto si dichiara favorevole a incoraggiare, tramite agevolazioni fiscali, l'acquisto di veicoli a ridotto consumo di carburante il 60% degli intervistati

mentre secondo il 36% dei cittadini dell'Unione, il metodo migliore per incoraggiare l'utilizzo di biocarburanti è renderli meno costosi tramite agevolazioni fiscali. Infine per il 32% degli intervistati sarebbe bene introdurre misure, anche di tipo fiscale, per indurre i costruttori a utilizzare liquidi propulsivi a ridotto impatto ambientale in grado di abbattere le emissioni di CO2.

### **I passaggi successivi**

Per diventare esecutiva, la proposta, presentata di recente, richiede l'approvazione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio. Si tratta ora di affrontare, con la stessa tabella di marcia, altri capitoli del documento del 2011 tra cui quello dell'iniziativa dedicata alla fiscalità, il n. 39. E non è da escludere che la Commissione lo farà alla ripresa dei lavori parlamentari. L'obiettivo, secondo quanto indicato nel documento, è migliorare il sistema tariffario e la fiscalità ristabilendo giusti prezzi, evitando le distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti.

di

**Gianluca Di Muro**

URL: <https://www.fiscooggi.it/rubrica/dal-mondo/articolo/navi-ue-sistema-mrv-armatori-alla-prova-co2>