# Dati e pratiche affidabili per misurare e calcolare le emissioni dei trasporti nelle catene di trasporto multimodali

## Reliable data and practices to measure and calculate transport emissions in multimodal transport chains

**TOPIC ID**:
HORIZON-CL5-2026-01-D6-09

**Ente finanziatore:**
Commissione europea
Horizon Europe

**Obiettivi ed impatto attesi:**
Risultato atteso:
Si prevede che i risultati del progetto contribuiscano a tutti i seguenti risultati:

1. Sono forniti contributi per l'attuazione delle iniziative normative dell'Unione esistenti e future relative alla misurazione, al calcolo e alla comunicazione delle emissioni nel settore dei trasporti, come il regolamento (UE) 2023/1805 (FuelEU Maritime)[1], il regolamento (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation)[2] e la recente proposta della Commissione relativa al regolamento relativo alla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto (CountEmissions EU)[3];
2. Vengono sviluppate e proposte componenti metodologiche per integrare la metodologia per la contabilizzazione delle emissioni fornita nell'ambito della proposta della Commissione su CountEmissions EU.

Portata:
Le emissioni di gas serra prodotte dai trasporti rappresentano circa il 25% delle emissioni totali di gas serra di origine antropica e continuano ad aumentare. L'impatto negativo di questi costi è ulteriormente rafforzato dall'esistenza di altri costi esterni dei trasporti, tra cui l'inquinamento atmosferico, il rumore, la congestione e gli incidenti. L'UE, gli Stati membri e l'industria hanno compiuto sforzi considerevoli per ridurre le emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti e i costi esterni associati.
Informazioni accurate e affidabili sulle emissioni sono uno strumento importante per aumentare l'efficacia delle misure specifiche di riduzione delle emissioni intraprese dalle autorità pubbliche e dalle imprese. Negli ultimi 15 anni sono stati compiuti molti progressi a livello dell'UE e a livello mondiale grazie a nuove azioni normative e alla continua collaborazione tra gli attori per migliorare la trasparenza delle emissioni di gas a effetto serra dei trasporti e il monitoraggio dei costi esterni. Ciò si manifesta attraverso:

1. iniziative normative, tra cui il regolamento (UE) 2023/1805 (FuelEU Maritime)[1], il regolamento (UE) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation)[2], il regolamento (UE) 2015/757 (EU MRV)[6] e, in particolare, la recente proposta della Commissione di regolamento relativo alla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto (CountEmissions EU)[3] e la direttiva (UE) 2023/2413 (direttiva sulle energie rinnovabili);
2. Progetti di ricerca pertinenti dell'UE, tra cui "Carbon Footprint of Freight Transport"

(COFRET), “Logistics Emissions Accounting & Reduction Network” (LEARN) e il progetto in corso “Creating Legitimate Emission Factors for Verified GHG Emission Reductions in Transport” (CLEVER)[8];

3. attività di normazione, compresa la ISO 14083, la norma internazionale ufficiale sviluppata tra novembre 2019 e ottobre 2022 e pubblicata nel marzo 2023 nell’ambito della famiglia 14000 di norme ISO relative ai gas serra[9];

4. aggiornamenti periodici del manuale sui costi esterni dei trasporti[10];

5. Iniziative del settore, come il Global Logistics Emissions Council (GLEC) Framework, la linea guida guidata dal settore per il calcolo e la rendicontazione dei gas serra nel settore della logistica globale.

Sulla base delle iniziative sopra elencate, le proposte dovrebbero intraprendere ulteriori lavori per garantire che:

1. L’intero impatto climatico delle operazioni di trasporto è coperto in modo completo e coerente;

2. Le pertinenti voci in sospeso individuate nella metodologia di riferimento per la contabilizzazione delle emissioni stabilita nella proposta della Commissione su CountEmissions EU possono essere chiarite scientificamente e chiuse;

3. Eventuali modifiche dettagliate alla metodologia emerse attraverso l’applicazione possono essere sviluppate e testate in vista dell’attuazione del quadro CountEmissions EU;

4. Le nuove tecnologie, come l’intelligenza artificiale generativa, sono prese in considerazione nello sviluppo di set di dati e metodologie;

5. Sono disponibili dati pertinenti per la corretta attuazione e la perfetta integrazione dei requisiti stabiliti in altre normative dell’UE in materia di clima nel settore dei trasporti, tra cui i regolamenti sui carburanti EU Maritime, ReFuelEU Aviation, MRV dell’UE e il regolamento (UE) 2020/1056 relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci.

The Action will play a central role in contributing to the establishment of an unambiguous scientific framework aimed to tackle emissions in transport. However, the Action should also facilitate alignment between EU policy development and market implementation, especially towards enabling market-based accounting approaches that would support proactive investment in low emission fuels and associated transport services.

The proposals should address all of the following aspects:

- Explore, assess and establish the state of the art regarding issues of measuring and calculating specific types of transport-related emissions for which there is no clear consensus on the market, in particular:
  - black carbon emissions, which primarily result from the combustion of fossil fuels in compression ignition engines;
  - radiative forcing, which has been suggested as having a strong supplementary climate impact at high altitude and is already included in an inconsistent manner across some, but not all, transport GHG reporting programs;
  - GHG emissions from vehicle manufacturing and scrappage, which, although not directly linked to transport operations, do contribute to overall life cycle transport emissions;
  - GHG emissions that result from the installation of transport infrastructure, which would need to include the definition of rules for the combination of operational and life cycle emission

calculations into a meaningful and consistent presentation format;

- GHG emissions related to the maintenance operations associated with transport operations that are currently excluded;
- GHG emissions from information and communication technology (ICT) equipment and data servers that support the delivery of transport operations.

Chiarire questioni metodologiche specifiche per consentire una quantificazione più accurata delle emissioni e stabilire incentivi adeguati verso opzioni di trasporto efficienti e sostenibili, affrontando in particolare:

1. una metodologia dettagliata per le emissioni di gas a effetto serra derivanti dalle operazioni di trasporto e dalla catena del freddo a temperatura controllata;
2. ripartizione delle emissioni di gas serra del trasporto aereo tra passeggeri e merci trasportati sullo stesso aeromobile.

- Sulla base dei pertinenti archivi europei/nazionali/settoriali, esplorare, valutare e contribuire a una serie di dati di base dell'UE sui valori predefiniti per l'intensità delle emissioni di gas serra dei servizi di trasporto, anche per sostenere le pertinenti iniziative normative dell'UE (come CountEmissions EU);
- Sulla base dei risultati del progetto CLEVER, se del caso, aggiornare l'elenco dei fattori di emissione di gas serra applicabili per le emissioni derivanti dalla produzione, dalla distribuzione e dall'uso dell'energia, in particolare nel contesto delle pertinenti iniziative normative dell'UE (come CountEmissions EU). Deve essere garantita la coerenza con i dati e le metodologie dell'attuale legislazione in materia di energia, come la direttiva (UE) 2023/2413 (direttiva sulle energie rinnovabili)[12];
- Definire le lacune in materia di R&I per la contabilizzazione delle emissioni dei trasporti e fornire raccomandazioni scientificamente valide per colmare tali lacune al fine di migliorare l'attuale quadro di misurazione delle emissioni di gas a effetto serra.
- Si prevede che la governance principale del progetto (ad es. Gruppo direttivo, Comitato consultivo) preveda il coinvolgimento diretto di tutte le parti interessate.
- Ove applicabile, dovrebbero essere istituiti meccanismi per garantire il coordinamento tra altri progetti in corso o selezionati (ad esempio CLEVER) durante la loro attuazione.

**Criteri di eleggibilità:**

Qualsiasi soggetto giuridico, indipendentemente dal suo luogo di stabilimento, compresi i soggetti giuridici di Paesi terzi non associati o di organizzazioni internazionali (comprese le organizzazioni internazionali di ricerca europee) può partecipare (indipendentemente dal fatto che sia idoneo o meno al finanziamento), a condizione che siano state soddisfatte le condizioni stabilite dal regolamento Horizon Europe e qualsiasi altra condizione stabilita nel tema specifico del bando. Per "soggetto giuridico" si intende qualsiasi persona fisica o giuridica costituita e riconosciuta come tale ai sensi del diritto nazionale, del diritto dell'UE o del diritto internazionale, dotata di personalità giuridica e che può, agendo in nome proprio, esercitare diritti ed essere soggetta a obblighi, oppure un soggetto privo di personalità giuridica.

I beneficiari e gli enti affiliati devono registrarsi nel Registro dei Partecipanti prima di presentare la domanda, per ottenere un codice di identificazione del partecipante (PIC) ed essere convalidati dal Servizio Centrale di Convalida prima di firmare la convenzione di sovvenzione. Per la convalida, durante la fase di

preparazione della sovvenzione, verrà chiesto loro di caricare i documenti necessari che dimostrino il loro status giuridico e la loro origine. Un PIC convalidato non è un prerequisito per presentare una domanda.

**Contributo finanziario:**
Contributo dell'UE previsto per progetto La Commissione stima che un contributo dell'UE di circa 3,50 milioni di EUR consentirebbe di affrontare adeguatamente questi risultati.
Ciò non preclude tuttavia la presentazione e la selezione di una proposta che richieda importi diversi.
Bilancio indicativo Il bilancio indicativo totale per l'argomento è di 3,50 milioni di EUR.
Tipo di azione Azioni di coordinamento e di sostegno

**Scadenza:**
20 Gennaio 2026 17:00:00 Brussels time

**Ulteriori informazioni:**
**wp-8-climate-energy-and-mobility_horizon-2025_en.pdf**