

**Oggetto: Breve appunto sullo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/958 e della direttiva (UE) 2023/959, nonché della decisione (UE) 2015/1814 (atto n. 161)**

Premesso che, notoriamente, il sistema delle Direttive “ETS” pone gli scali da cui transitano navi impegnate in un trasporto internazionale in un problema concorrenziale per una determinata tipologia di traffico.

Di conseguenza, occorre dotare gli scali di strumenti di implementazione delle norme che consentano di evitare il c.d. effetto boomerang, ossia che la normativa diventi un fattore di disincentivo allo scalo in Italia, nonché che crei un effetto di incremento dei costi su tutta la catena logistica di approvvigionamento del sistema paese che si fonda prevalentemente sul trasporto marittimo sia per quanto all’import che all’export

In particolare, per quando riguarda lo stazionamento in porto, occorre una verifica specifica sul fatto che il costo dell’energia elettrica erogata in porto sia inferiore alle sanzioni, sommate al costo del carburante che sarebbe altrimenti necessario, tenuto conto degli investimenti necessari per realizzare l’infrastruttura di distribuzione e del costo di erogazione del servizio.

Attenzioniamo anche il tema degli scenari che si svilupperanno in merito all’evoluzione dei cd carburanti alternativi<sup>1</sup>: non si può non tenere in debita considerazione il focus sul GNL e sui biocarburanti: la “transizione” è un processo intermedio, in quanto tale deve armonizzarsi nel tempo e seguendo le tendenze del mercato per quello che il mercato stesso è in grado di offrire.

Deve essere evidentemente rafforzata la presenza e il coordinamento in capo al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, naturale amministrazione competente su tutto il settore logistico, in seno al Comitato che dovrà coordinare l’attuazione delle misure e dei processi relativi a quanto il dispositivo normativo intende normare.

In questo contesto, è fondamentale un coordinamento finanziario (e non solo giuridici) tra le citate Direttive e la Decisione C(2024) 3934 del 17.06.2024 che autorizza l’aiuto di stato attraverso riduzione degli oneri di sistema per il c.d. “cold ironing”.<sup>1</sup>

Sotto il profilo strettamente giuridico, lo schema di decreto legislativo pare assolutamente coerente con l’impostazione europea di cui alle Direttive del sistema “ETS”.

Il livello di attuazione previsto effettua poco più di un rinvio alle norme europee e non prevede ancora strumenti effettivi di applicazione.

Pertanto rimane uno spazio importante di intervento che si spera il Parlamento possa colmare.

In questo contesto, va colta con particolare favore la possibilità di “*t) investire in misure volte a decarbonizzare il settore marittimo, compreso il miglioramento dell’efficienza energetica delle navi, dei porti, tecnologie e infrastrutture innovative e combustibili alternativi*”

---

<sup>1</sup> State Aid SA.105117 (2022/N) – Italy Aid scheme for the use of shore-side electricity in the form of a reduction in general system charges for ship operators.

sostenibili, come l'idrogeno e l'ammoniaca prodotti a partire da fonti rinnovabili", come previsto dall'art. 5, comma 7, n. 10) dello schema di decreto legislativo proposto.

Quanto proposto consiste in una sostanziale attuazione letterale di quanto previsto dalla la nuova lettera f) dell'articolo 10 bis, paragrafo 3 della Direttiva.

In questo contesto, codesta associazione propone una misura concreta di effettiva attuazione (e non solo formale) del citato art. 10 bis.

Di seguito il testo di norma e relativa breve relazione:

*"Art (...)*

*Destinazione dei fondi ETS*

*La quota di riserve derivanti dall'applicazione dell'art. 3 octies bis della Direttiva 2003/87/CE, saranno destinati a sostenere finanziariamente anche gli investimenti necessari alla transizione energetica dei porti al fine di garantire un approvvigionamento energetico sostenibile indipendente per i porti ed i relativi utenti, ossia le Autorità di sistema portuale, i concessionari portuali di cui all'art. 36 cod. nav. nonché i concessionari portuali di cui all'art. 18 legge n. 84/1994, le imprese autorizzate ex art. 16 legge n. 84/1994 e le compagnie di navigazione. Il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Ministeriale adotta entro il 31 gennaio di ogni anno un avviso di gara per l'assegnazione delle risorse nel rispetto del principio di non discriminazione e, qualora sia applicabile l'art. 108 TFUE, previa notifica alla Commissione europea".*

#### **Relazione di accompagnamento:**

La norma mira a consentire di canalizzare i fondi che deriveranno dall'applicazione dell'articolo 3 octies bis della Direttiva 2003/87/CE verso iniziative di investimenti che siano in grado di facilitare la transizione energetica a cui la Direttiva europea mira.

Infatti, tale articolo estende il sistema di quote compensative delle Co2 emesse dal trasporto marittimo ponendo obiettivi di decarbonizzazione particolarmente sfidanti.

Tuttavia tali obiettivi rischiano di tradursi in una mera tassazione se i relativi proventi non sono orientati a finanziare infrastrutture ed iniziative che possano favorire la sostenibilità a lungo termini di approvvigionamento energetico, anche a fine di propulsione, di origine rinnovabile.

Per questa ragione, si propone l'impiego di tali risorse al fine di favorire la transizione energetica.

Si ringrazia per l'attenzione

Audizione Assiterminal

3.7.24

## TRANSIZIONE ECOLOGICA DELL'INDUSTRIA DEL MARE

### Transizione energetica porti

Dopo il comma 11 dell'art. 6 della legge n. 84/1994, è inserito il seguente comma:  
"11bis. Al fine di contribuire alla decarbonizzazione del sistema energetico di ciascun porto, le Autorità di sistema portuale, sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare di cui all'art. 11-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, su istanza dei soggetti interessati, possono sottoscrivere accordi ai sensi dell'art. 11 della legge n. 241/1990 con i soggetti concessionari di aree e banchine in ambito portuale ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e del codice della navigazione, nonché le imprese in grado di produrre energia rinnovabile oppure stoccare e/o distribuire energia, anche riuniti in consorzio, al fine di disciplinare l'uso condiviso delle infrastrutture energetiche e relativi impianti anche prevedendo una gestione comune di tali infrastrutture nonché dei servizi di cold ironing".

### **Relazione**

La proposta emendativa mira a favorire, nonché propone una disciplina organica, effettiva e semplificata dell'uso delle risorse energetiche in ambito portuale.

Dal momento che la fornitura di energia elettrica implica l'uso di impianti che insistono congiuntamente su ambito demaniale in gestione delle Autorità di sistema portuale e contemporaneamente su aree in concessione ai sensi dell'art. 36 cod. nav. e legge n. 84/1994, risulta necessario e indifferibile prevedere forme di coordinamento tra i soggetti ivi citati per evitare che le infrastrutture energetiche finalizzate al *cold ironing* finanziate attraverso il PNRR rischino di essere inutilizzate.

A tal fine è semplicemente richiamato l'istituto dell'accordo sostitutivo del provvedimento amministrativo ai sensi dell'art. 11 della legge n. 241/1990, esercitabile dall'Autorità di sistema portuale su istanza dei soggetti interessati.

A tal fine è inoltre previsto che i soggetti interessati, che devono essere titolari di concessioni e possono includere un soggetto industriale attivo nel mercato della produzione e gestione di infrastrutture di energia rinnovabile, posso presentare un'apposita istanza per avviare l'iter di formalizzazione dell'accordo ex art. 11 della legge n. 241/1990.