



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Nota di approfondimento

Disegno di legge C. 1606

19 dicembre 2023

Ringraziamenti

Desidero quale Presidente, innanzitutto, ringraziare gli onorevoli Presidenti e le Commissioni riunite VIII e X per l'opportunità che ci offrite di fornire osservazioni in relazione al disegno di legge (C. 1606 Governo) di conversione del decreto-legge n. 181 in materia di Sicurezza energetica e fonti rinnovabili (9 dicembre 2023).

Confitarma è la principale espressione associativa dell'armamento nazionale e le navi di bandiera italiana associate rappresentano circa il 70% della flotta nazionale in termini di stazza lorda (GT).

In particolare,

- nel ranking mondiale, l'Italia vanta la 13^a flotta di navi cisterne ma se consideriamo solo le bandiere europee la nostra flotta si pone al secondo posto in Europa;

L'approvvigionamento energetico assicurato dal trasporto marittimo è strategico per il Paese in quanto permette la diversificazione delle fonti.

Venendo al Disegno di Legge in valutazione oggi, mi concentrerò su alcune disposizioni che rivestono interesse per il settore armatoriale.

Disposizioni di interesse armatoriale

Cattura della CO2

L'articolo 7 del provvedimento in parola introduce delle disposizioni volte a colmare alcune lacune della disciplina in materia di Carbon Capture and Storage (CCS). Benché il provvedimento si riferisca ad impianti terrestri, si rappresenta che, in futuro, sarà possibile l'installazione a bordo delle navi di sistemi per la cattura e lo stoccaggio dell'anidride carbonica risultato della combustione nei motori principali ed ausiliari. Tale anidride carbonica, inizialmente immagazzinata a bordo, dovrà successivamente essere sbarcata.

Si auspica, pertanto, la realizzazione di idonee infrastrutture portuali.

Quote ETS

Come noto, dal prossimo anno (tra pochi giorni!) il sistema ETS dell'Unione Europea includerà anche il settore del trasporto marittimo, con pesanti conseguenze di cui solo recentemente sembra vi sia maggiore

consapevolezza in un ambito che non sia quello di coloro strettamente addetti ai lavori.

Uno degli aspetti su cui non c'è ancora davvero chiarezza – specie a livello nazionale – è la “ridistribuzione” degli introiti. Infatti, secondo la Direttiva (UE) 2023/959 solo una parte sarà destinata ad un Fondo per l'innovazione che finanzierà progetti innovativi.

Il timore è che non ci possa essere un ritorno che possa sostenere in modo ampio l'indispensabile sforzo economico richiesto per la transizione ecologica (a titolo di esempio finanziamenti per l'utilizzo di combustibili green il cui costo è notevolmente maggiore di quelli tradizionali).

Costo del trasporto dell'energia

Si parla molto di “cold ironing” (oppure di OPS – Onshore Power Supply): le navi potranno – ed in alcuni casi dovranno – collegarsi alla rete terrestre durante le soste in porto.

Il PNC (Piano Nazionale Complementare) ha altresì stanziato 700 milioni per gli interventi per “Elettrificazione delle banchine (cold ironing)”, poi incrementate di ulteriori 400 milioni di euro con la revisione del PNRR approvata dalla Commissione UE il 24 novembre 2023.

Nello specifico, i 44 progetti in 34 porti per interventi pari a 675 milioni previsti dal DL 59/2021 sono stati successivamente integrati dal DM del 13 aprile 2023 che, a completamento dei 700 milioni, ha aggiunto risorse per Gioia Tauro (parziali) e Termoli.

La revisione del PNRR approvata dalla Commissione Europea lo scorso 24 novembre prevede l'inserimento nel PNRR di risorse ulteriori pari a 400 milioni di euro per il cold ironing (riferimento nel PNRR: Missione 3 Componente 2 Investimenti Misura 2.3).

Tale misura prevede la realizzazione di una rete per la fornitura di elettricità in dieci porti e la relativa connessione infrastrutturale alla rete di trasmissione nazionale.

Le tempistiche approvate prevedono la notifica dell'aggiudicazione dei contratti di costruzione di almeno 15 interventi di cold ironing in almeno 10 porti entro il terzo quarto del 2024 e l'entrata in funzione degli stessi entro il primo quarto del 2026.

Le infrastrutture di cold ironing, in particolare quelle di potenze elevate (sopra i 10 MW) sono particolarmente complesse, anche con riferimento alla connessione alla rete nazionale.

È un servizio erogato alla nave il cui costo dipenderà non solo dal costo dell'energia elettrica ma anche da componenti: trasporto dell'energia, gestione, manutenzione, connessione/disconnessione.

Ciò desta preoccupazione nell'armamento associato perché non è ancora possibile prevedere a quale costo il servizio sarà erogato e da chi.

Il costo del servizio dovrà infatti essere competitivo rispetto al costo dell'energia autoprodotta dalla nave mentre l'accesso al servizio stesso dovrà avvenire a condizioni eque e non discriminatorie per gli utenti.

In altre parole, esiste una concreta preoccupazione proprio sul costo, su cui - proprio come per le nostre bollette domestiche - inciderà la componente trasporto.

Conclusioni

Concludo, On.le Presidente, ringraziando ancora per la preziosa occasione offerta e confermando che Confitarma resta a completa disposizione del Parlamento per fornire ogni ulteriore elemento ritenuto utile.