



ASSITERMINAL  
Associazione Italiana Port & Terminal Operators



ASSOCOSTIERI  
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA



AssoLogistica



ASSOMARINAS  
ASSOCIAZIONE ITALIANA  
PORTI TURISTICI



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## Proposta normativa

### Transizione energetica nei porti italiani

dicembre 2023

Da: **ASSARMATORI, ASSITERMINAL, ASSOCOSTIERI, ASSOLOGISTICA, ASSOMARINAS, ASSOPORTI, CONFITARMA, FISE UNIPOINT**

Egregi Onorevoli,

*l'attuale Governo sta valorizzando la blue economy e con essa la portualità come asset strategici per la crescita economica del Paese anche dal punto di vista degli assetti geopolitici che si stanno delineando.*

*Lo sviluppo degli asset infrastrutturali del nostro Paese (di cui i porti sono un elemento centrale) è essenziale per la competitività anche all'interno del bacino del Mediterraneo così come lo è un'adeguata transizione energetica attraverso una pluralità di soluzioni e strumenti che possano velocizzare l'efficacia di processi adeguati.*

*La transizione energetica per il nostro Paese, soprattutto per l'ambito portuale non è solo un tema di sostenibilità ambientale ma anche un tema di tenuta del sistema portuale italiano verso le portualità NON UE del Mediterraneo alla luce della Direttiva comunitaria 2003/87/CE "European Emission Trading Scheme (EU – ETS) estesa anche al trasporto marittimo*

*L'inclusione del trasporto marittimo è avvenuta per effetto della Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio (UE) 2023/959 del 10 maggio 2023 che gli Stati membri UE sono tenuti a recepire entro fine anno. In base al sistema ETS, dal 2024 le compagnie di navigazione dovranno, progressivamente, acquistare e trasferire permessi ("EUAs") per ogni tonnellata di emissioni CO<sub>2</sub>eq rilasciata nell'atmosfera durante un anno solare. A partire dal 2027, le compagnie dovranno, in pratica, pagare, indipendentemente dalla nazionalità o bandiera della nave, per il 100% delle emissioni GHG generate nelle tratte intra-EU e il 50% delle emissioni GHG nelle tratte internazionali da o verso uno scalo europeo.*

*Ciò comporta ovviamente – per ammortizzare l'aumento dei costi di trasporto marittimo – l'esigenza di adottare tutte le iniziative utili a favorire la maggior capacità possibile dei porti di essere hub energetici: il Cold Ironing certamente è uno degli strumenti più utili – e non derogabili - ma non solo: questo, evidentemente può provocare un forte pregiudizio per la competitività del nostro settore verso l'industria portuale dei Paesi NON UE (dai porti del nord africa a quelli inglesi ...) che non è soggetta a analoghe normative ambientali e quindi che si troverà ad essere economicamente ancor più competitiva rispetto a noi.*

*Alla luce quindi della evidente e ineludibile necessità di accelerare la transizione energetica nei porti (da considerarsi non solo come hub di movimentazione di merci e persone ma anche*



*come potenziali hub energetici) e di poter fruire di norme uniformi sul territorio nazionale, nonché di strumenti adeguati, Vi sottoponiamo la seguente proposta che andrebbe collocata nel provvedimento normativo in esame.*

*Obiettivo della nostra proposta, condivisa con il cluster dello shipping, della logistica energetica, della cantieristica navale e delle marine da diporto, è disciplinare compiutamente gli aspetti afferenti il “cold ironing” insieme a quelli delle “comunità energetiche portuali” ovvero a quelli funzionali allo sviluppo di una adeguata transizione energetica nei porti, funzionali alla promozione di un unico, potenziale, sistema e processo, utile alla transizione energetica, efficientamento energetico, nonché abbattimento delle emissioni in atmosfera derivanti dalle attività portuali e marittime nei porti italiani.*

*Una impostazione normativa uniforme su tutto il territorio nazionale eviterebbe differenziazione tra modelli potenzialmente distorsivi della concorrenza interna (tra porto e porto, ovvero sistemi di Autorità di Sistema Portuale) e favorirebbe maggiormente il dialogo pubblico – privato (concedente – concessionario) per la realizzazione di progetti efficaci, così come avviene in altri analoghi contesti europei.*

*Siamo fermamente convinti che anche attraverso lo sviluppo di strumenti che agevolino i privati (che operano su demanio pubblico) a investire per favorire una propria autonomia energetica in collaborazione con il Pubblico (che gestisce il demanio) possa favorire la messa a sistema della maggiore produzione possibile di fonti energetiche da utilizzare sia per le diverse modalità di trasporto che per i benefici conseguenti sul territorio.*

*Tutto ciò premesso la proposta ha l’obiettivo di costituire i presupposti affinché si possa procedere alla creazione di consorzi che posano essere partecipati da un ampio alveo di soggetti esercenti concessioni demaniali, nonché da soggetti produttori, per ampliare potenzialmente l’efficacia di un modello di produzione energetica efficace.*

\*\*\*

## **PROPOSTA NORMATIVA**

### **Art. (...) transizione energetica nei porti**

Il comma 2 dell’articolo 9, del Decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50 convertito con modificazioni dalla Legge 15 luglio 2022, n. 91, è inserito il seguente comma:

*«2bis. Al fine di contribuire alla decarbonizzazione del sistema energetico di ciascun porto, le Autorità di sistema portuale e le CERP di cui al comma 2, 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*



ASSITERMINAL  
Associazione Italiana Port & Terminal Operators



ASSOCOSTIERI  
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA



Assologistica



ASSOMARINAS  
ASSOCIAZIONE ITALIANA  
PORTI TURISTICI



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

*gennaio 1994, n. 84 e del codice della navigazione, nonché le imprese in grado di produrre, stoccare e/o distribuire energia rinnovabile, 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 Illustrativa**

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, possono presentare un'apposita istanza per avviare l'iter di formalizzazione dell'accordo ex art. 11 della legge n. 241/1990.

\*\*\*