

Assiterminal, 19 settembre 2023

Preg.ma IX Commissione Senato della Repubblica

Egregio Presidente Sen. De Carlo

Onorevoli Senatori

COMUNITA' ENERGETICHE PORTUALI E COLD IRONING

Ringraziamo il Presidente De Carlo e ciascuno di Voi per l'invito e per l'opportunità concessa alla nostra Associazione di esprimere le proprie considerazioni sulla conversione del disegno di Legge 795 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022).

Entrando nel merito del provvedimento, e della proposta di emendamento allegata, **Assiterminal, Assarmatori, Assomarinas, Confitarma** rappresentano quanto segue.

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 CO₂eq 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 all’art.3 del DDL n. 795 in esame.

Obiettivo di questa proposta, **condivisa con il cluster del terminal portuali, dello shipping, della cantieristica navale e delle marine da diporto**, è disciplinare compiutamente gli aspetti afferenti il “cold ironing” insieme a quelli delle “comunità energetiche portuali” 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 di prevedere che la CERP possa essere costituita/partecipata da un ampio alveo di soggetti esercenti concessioni demaniali, nonché da soggetti produttori, amplia potenzialmente l'efficacia della stessa sia dal punto di vista di produzione che dal punto di vista dei beneficiari

In conclusione, auspichiamo, insieme a tutte le rappresentanze del cluster che condividono le posizioni qui espresse, che vogliate accogliere la proposta di seguito indicata.

Grazie della Vostra attenzione.

ASSARMATORI – ASSITERMINAL - ASSOMARINAS - CONFITARMA