

Audizione Struttura di Missione per le Politiche del Mare 7 maggio 2024

Convocazione afferente al tema “Rotte Commerciali” nell’ambito delle audizioni sul Piano del Mare, approvato il 31 luglio 2023 dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom) ai sensi del Decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, convertito in legge, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, legge 16 dicembre 2022, n.204

Gentilissimi,

come Federesco – Federazione Nazionale delle Energy Service Company (federesco.org) – Associazione fondata più di vent’anni fa con l’obiettivo di promuovere fra gli operatori pubblici, privati e la cittadinanza la cultura dell’efficienza e del risparmio energetico. Il sistema portuale, in questo senso, è un settore chiave per lo sviluppo economico e sociale del Paese, ma allo sviluppo logistico devono corrispondere precise misure di mitigazione dell’impatto ambientale e di risparmio energetico.

Accogliamo con favore il testo del Piano del Mare, segnalando però la necessità di includere all’interno del documento la figura giuridica delle Energy Service Company. Le ESCo, infatti, sono il soggetto che la stessa Comunità europea sta valutando come elemento chiave nei processi di transizione. La professionalità di queste società, in Italia certificate in base alla norma UNI CEI 11352, viene riconosciuta all’interno dei documenti programmatici UE, come la Direttiva (UE) 2023/1791 del 13 settembre 2023 (GU L231 del 20/09/2023) sull’efficienza energetica o la Direttiva 2023/241 RED III – Renewable Energy Directive III, senza dimenticare la normativa Nazionale, si veda a titolo esemplificativo il Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima (PNIEC).

Come segnalato nel testo del Piano del Mare, il quarto studio dell’IMO sulle emissioni di GHG da parte delle navi, pubblicato nell’agosto 2021, mostra come i risultati ottenuti sono frutto delle prime misure obbligatorie prese dall’IMO a partire dal 2013: l’EEDI («Energy Efficiency Design Index») per tutte le navi nuove ed il SEEMP («Ship Energy Efficiency Management Plan») per tutte le navi in esercizio. A partire dall’inizio del 2023 le nuove misure introdotte dall’IMO richiedono a tutte le navi esistenti di calcolare il loro indice di efficienza energetica (“EEXI” – Energy Efficiency Existing Ship Index) che dovrà essere conforme ad una specifica base-line identificata dall’IMO in funzione della tipologia di nave. Se la nave non soddisferà i requisiti, dovranno essere adottate delle soluzioni tecniche atte a migliorare l’efficienza energetica ed a riportare l’EEXI al valore previsto.

In questo senso risulta necessario prevedere interventi anche sulle strutture site in ambito portuale. Basti pensare al regolamento sull’infrastruttura per i combustibili alternativi, che impone ai porti marittimi che accolgono un numero minimo di navi passeggeri di grandi

dimensioni o di navi portacontainer di fornire energia elettrica da terra a tali navi entro il 2030 (Regolamento UE 2023/1804, del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e che abroga la direttiva 2014/94/UE). Le aree portuali necessitano di interventi di efficienza energetica e di analisi, per una corretta riduzione dei consumi. Indispensabile rendere obbligatori audit energetici e prevedere monitoraggio costante dei consumi. I sistemi di monitoraggio rivestono un ruolo fondamentale in sede di attuazione di interventi di efficienza, in particolare nei sistemi industriali e nei processi produttivi. Attraverso la misurazione continua di tutti i parametri rilevanti (fabbisogni energetici, potenze, dati microclimatici e macroclimatici, presenze del personale, ore di funzionamento, ecc.), permette di assumere le migliori decisioni (in termini di efficacia ed efficienza tecnica ed economica) sia nella fase progettuale degli interventi, sia nella fase di gestione successiva degli stessi.

Tali interventi strutturali dovrebbero essere potenziati anche per l'istituzione dello strumento delle Comunità Energetiche Rinnovabili Portuali. La norma, infatti, prescrive espressamente all'Art. 9, Comma 2, che le CER Portuali siano istituite in coerenza con il documento di pianificazione energetica e ambientale, di cui all'Art. 4-bis, Legge n. 84 del 1994, ai sensi del quale le Autorità di Sistema Portuale devono perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂. Nel documento devono essere definiti gli indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

Il testo prevede, correttamente che l'impatto economico dell'ETS sarà significativo su tutti i segmenti del trasporto marittimo. Come rivelato da uno studio prodotto dal Professor Pezzini – Membro del Comitato Economico e Sociale Europeo e Consulente di Federesco – il tragitto marittimo si sviluppa in tratte tra porti sotto la giurisdizione di due diversi Stati membri o tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro. Questo tipo di trasporto è, ad oggi, l'unico mezzo di trasporto non incluso negli impegni assunti in passato dall'Unione per ridurre le emissioni di gas a effetto serra.

È inoltre opportuno prevedere che il meccanismo ETS copra una parte delle emissioni generate dalle tratte tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto sotto la giurisdizione di un paese terzo, immaginando che quest'ultimo possa adottare misure adeguate per quanto riguarda la parte rimanente delle emissioni. Segnaliamo l'estensione a casi specifici: la metà delle emissioni delle navi che effettuano tratte in arrivo in un porto, sotto la giurisdizione di uno Stato membro, da un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro; la metà delle emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto, sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e in arrivo in un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro; tutte le emissioni delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e in arrivo in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro; tutte le emissioni delle navi in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro. Infine, per garantire un'agevole inclusione del settore ETS, A partire dal 2026 le società di navigazione dovrebbero restituire il numero di quote corrispondente a tutte le loro emissioni verificate.