

22 maggio 2024

Memoria Eni per il ciclo di audizioni sul Piano del Mare

Eni accoglie con favore la continuità data dal Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom) al coinvolgimento degli *stakeholder* interessati all'interno del processo di definizione e aggiornamento del Piano del Mare (di seguito Piano).

Come rappresentato nelle precedenti fasi di consultazione in vista della stesura del Piano, e in sede di consultazione pubblica sul Piano di Gestione dello Spazio Marittimo (PGSM) di cui al DLgs 201/2016, ribadiamo come la pianificazione multilivello in ambito marino debba valorizzare le diverse attività industriali ed economiche connesse al mare, favorendo al contempo il percorso di decarbonizzazione e la transizione energetica verso fonti rinnovabili e a basse emissioni. Fondamentale quindi garantire il coordinamento tra il Piano e gli ulteriori strumenti di pianificazione previsti nel quadro nazionale ed europeo, tra cui in *primis* il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) in corso di aggiornamento e il PGSM.

Di seguito alcune considerazioni sulle singole direttrici del Piano

Focus direttrice “Spazi Marittimi”

Il Piano esplicita gli ambiti di competenza dei vari strumenti di *governance* degli spazi marittimi, chiarendo che il ruolo del Piano è di fornire una visione d'insieme di come strutturare l'utilizzo del mare e di predisporre gli indirizzi e le azioni da intraprendere per il perseguimento degli obiettivi strategici.

In quest'ottica è necessario assicurare un allineamento tra la prevista individuazione degli “spazi marittimi” – tra cui le aree idonee per la realizzazione di impianti *offshore* di generazione elettrica da fonte rinnovabile, tenendo conto dei progetti già in essere e per i quali i processi autorizzativi sono stati già avviati - attraverso i PGSM e le previsioni strategiche del Piano del Mare al fine di assicurare un'opportuna pianificazione e garantire la valorizzazione di tutte le risorse marine disponibili, assicurando un adeguato sviluppo di tutti gli usi.

Un tassello fondamentale per consentire il pieno sviluppo del potenziale delle risorse marine disponibili è l'istituzione della zona economica esclusiva (ZEE) italiana. Auspichiamo la piena attuazione della legge 91/2021 e l'istituzione della ZEE nelle tempistiche previste dal Piano stesso (entro il 2024), per assicurare un quadro definito riguardo gli spazi marittimi in cui si applica la giurisdizione nazionale dando quindi certezza all'azione e alla programmazione degli operatori economici e agli impegni assunti con gli *stakeholder*, in accordo e in armonia con i paesi rivieraschi.

Focus direttrice “Energia proveniente dal Mare”

Il Piano evidenzia il contributo fondamentale che le risorse provenienti dal mare possono dare allo sviluppo energetico del Paese, ricordando le potenzialità, anche in termini geografici, che rendono l'Italia il candidato ideale per diventare l'hub energetico meridionale dell'Europa. La cooperazione

con i Paesi dell'area del Mediterraneo svolge infatti da sempre un ruolo cruciale in termini di sicurezza degli approvvigionamenti energetici, valorizzata anche dall'adozione da parte del Governo del Piano Mattei.

Viene correttamente ribadita l'importanza della produzione di energia da fonti rinnovabili, in particolare eolico *offshore* e moto ondoso, che avranno una crescente importanza nel mix energetico nazionale, così come l'importante contributo che la produzione di idrocarburi dovrà fornire nel processo di transizione ecologica.

Al fine di valorizzare il contributo delle varie risorse energetiche collegate al mare, è necessario quindi:

- promuovere l'installazione di impianti di produzione di energia rinnovabile *offshore*, in particolare tecnologie innovative quali l'eolico galleggiante e la generazione di energia dal moto ondoso,
- preservare lo sviluppo delle attività di ricerca e coltivazione idrocarburi, in particolare per il gas visto anche il suo ruolo fondamentale nella transizione energetica e nell'assicurare la sicurezza degli approvvigionamenti energetici nazionali,
- valorizzare la disponibilità dei giacimenti esauriti *offshore* per lo stoccaggio della CO₂ per lo sviluppo della CCS e il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione,
- identificare, al fine del loro utilizzo, i giacimenti minerari di materie prime critiche essenziali per la transizione energetica.

In dettaglio, fondamentale che il Piano valorizzi le potenzialità di sviluppo delle fonti rinnovabili, in particolare gli impianti *floating offshore*. In tal senso, riteniamo che il Piano, nel definire gli indirizzi strategici per la valorizzazione economica del mare, debba prevedere che l'intero processo di identificazione delle aree idonee per l'installazione di impianti di produzione di energia rinnovabile *offshore* sia basato su criteri di tipo estensivo - al fine di massimizzare la produzione nazionale di energia da fonti rinnovabili - e debba fare leva sulle notevoli opportunità legate allo sfruttamento delle aree marine e a tecnologie innovative quali l'eolico galleggiante e la generazione di energia dal moto ondoso. Auspichiamo, pertanto, una rapida finalizzazione degli strumenti di pianificazione dello spazio marittimo, coerentemente con quanto disposto dall'articolo 23 del DLgs 199/2021, e la chiara identificazione delle aree idonee per la realizzazione di impianti da fonte rinnovabile *offshore* - a complemento di quanto in via di definizione per le realizzazioni a terra - evitando rinvii a successivi provvedimenti.

Per lo sviluppo del settore eolico *offshore* è fondamentale che sia definito in tempi rapidi un quadro di regole certo e stabile nel tempo. I parchi eolici *offshore* sono infatti progetti complessi che richiedono tempi di sviluppo maggiori rispetto ad altre FER mature e rendono necessaria quindi una pianificazione di lungo termine coordinata pubblico-privata e la definizione di un quadro normativo chiaro. Il DL Sicurezza energetica 181/2023 rappresenta una prima risposta significativa in tale direzione e a supporto delle infrastrutture portuali per lo sviluppo dei progetti eolici *offshore*.

Inoltre, è opportuno che siano tenute in considerazione le richieste di connessione di impianti *offshore* già pervenute al TSO e il Piano di Sviluppo decennale predisposto da Terna, gestore del sistema di trasmissione elettrica nazionale, nel quale risultano in fase di studio, pianificazione e sviluppo numerose opere infrastrutturali che interessano le aree marittime (Tyrrhenian Link, Adriatic Link, interconnessioni transfrontaliere con Montenegro e Tunisia).

Molto importante, infine, allineare gli indirizzi strategici contenuti nel Piano del mare con i documenti di programmazione, come il PNIEC, e con gli obiettivi di crescita e le relative misure di incentivazione in via di definizione, come i decreti FERX e FER2.

Per le attività di ricerca e coltivazione di idrocarburi, in particolare per il gas, è opportuno che il Piano tenga in dovuta considerazione l'apporto che la produzione nazionale offre in ottica di incremento della sicurezza energetica del Paese, maggiori investimenti locali, con ricadute positive in termini occupazionali e di crescita delle imprese italiane e maggiori introiti per lo Stato italiano e per le amministrazioni locali. Inoltre, anche la cooperazione internazionale nel settore gas, in particolare con i Paesi dell'area del Mediterraneo, rimarrà un ambito prioritario per la sicurezza energetica nazionale, garantendo un ruolo cruciale dell'Italia nella geopolitica energetica europea attraverso l'abilitazione nel breve-medio termine di nuove forniture di gas naturale via gasdotto e via LNG. In tal senso, il Piano evidenzia anche il ruolo strategico delle infrastrutture di rigassificazione nel sostenere l'adeguatezza e la diversificazione dell'offerta di gas a livello nazionale. Gli interventi già programmati, FSRU di Ravenna e dorsale Adriatica, sono infatti essenziali per assicurare una maggiore flessibilità e mitigare i rischi che potrebbero incidere sulla sicurezza del sistema, come emerge anche dall'analisi condotta dal MASE in sede di revisione del Piano di azione preventivo per il sistema italiano del gas.

Per quanto riguarda le infrastrutture *Oil&Gas*, il Piano dovrebbe prevedere misure di promozione per il riutilizzo strategico delle piattaforme dismesse – a valle della loro chiusura mineraria – e la riconversione per altri usi, quali il supporto allo stoccaggio della CO₂, alla produzione, trasformazione e stoccaggio di energia da fonti rinnovabili in mare, alla creazione di aree di tutela biologica e/o di siti di interesse per il turismo e la pesca subacquea, all'acquacoltura e alla ricerca marina.

Fra i possibili usi del mare è fondamentale che il Piano valorizzi anche quello relativo all'utilizzo dei giacimenti di idrocarburi esauriti *offshore*, siti idonei per lo stoccaggio della CO₂, per consentire lo sviluppo della CCS e il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, in linea con la Proposta di aggiornamento del PNIEC italiano e le previsioni del *Net Zero Industry Act*.

Focus direttrice “Transizione ecologia dell'industria del Mare”

Il Piano valorizza correttamente il ruolo dei carburanti alternativi e dei biocarburanti per la decarbonizzazione del settore marittimo e per il raggiungimento dei pertinenti obiettivi definiti dal Pacchetto Fit for 55. In un settore contraddistinto da una flotta navale con elevata vita utile, il Piano rappresenta in maniera appropriata le prospettive di breve e medio termine per la decarbonizzazione del settore, riconoscendo che in attesa di una graduale sostituzione delle navi esistenti, saranno necessari interventi tecnici o di tipo operativo che ne consentano l'utilizzo in linea con le regolamentazioni internazionali.

I carburanti rinnovabili (come i biocarburanti sostenibili quali HVO e Bio-LNG) e *low carbon* costituiscono soluzioni tecnologiche di pronto utilizzo per le flotte esistenti e forniranno dunque un contributo fondamentale al raggiungimento degli obiettivi introdotti dal regolamento FuelEU Maritime per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra nel trasporto marittimo e, per i carburanti rinnovabili, dei *target* di penetrazione delle fonti rinnovabili nei trasporti definiti dalla revisione della direttiva sulle fonti rinnovabili (RED).

Necessario, quindi, favorire il loro utilizzo per valorizzare al massimo la capacità di riduzione delle emissioni del settore, seguendo la metodologia di misurazione delle emissioni nel ciclo di vita secondo l'approccio *Well-to-Wake*.

Tra i carburanti alternativi, l'utilizzo dell'LNG offre - nella fase di transizione energetica - un duplice vantaggio ambientale, in grado di ridurre le emissioni di CO₂ e di sostanze inquinanti, efficientando sia la fase di navigazione che di stazionamento in porto, con ricadute positive sulle aree portuali e del retroporto. Le caratteristiche del prodotto, caratterizzano l'LNG come soluzione già pronta e disponibile, essendo il relativo utilizzo già in grado di soddisfare i limiti emissivi definiti in sede IMO per le aree a emissione controllata (ECA).

Per quanto riguarda i biocarburanti, il Piano richiama l'importanza dell'origine dei *feedstock* rivolgendo l'attenzione ai biocarburanti di seconda generazione (derivanti da biomasse non in competizione con il ciclo agroalimentare) e soprattutto di terza generazione (avanzati). Fondamentale che il Piano si allinei alla recente evoluzione della normativa Ue rivolgendo l'attenzione ai biocarburanti prodotti a partire dalle materie prime e scarti avanzati, così come definite dall'Annex IX della direttiva sulle fonti rinnovabili (RED).

Si tratta di una prospettiva coerente con gli sviluppi della normativa europea che mira a valorizzare in misura sempre maggiore la produzione di biocarburanti a partire da scarti e rifiuti. Inoltre, il contributo fornito alla riduzione delle emissioni di CO₂ dai biocarburanti liquidi occupa un ruolo di primaria importanza, in quanto sono prodotti:

- ampiamente diffusi sul mercato, che possono essere impiegati nei motori marini sia in miscela con i prodotti tradizionali che in purezza senza drastici interventi sulle navi,
- il cui utilizzo non richiede infrastrutture logistiche diverse da quelle del *bunker* tradizionale.

Il sistema logistico nazionale, adeguatamente potenziato, potrebbe far diventare attrattiva e strategica l'Italia grazie alla sinergia tra i porti nazionali e i siti di produzione dei biocarburanti idrogenati, che possono fornire un effettivo vantaggio competitivo per la distribuzione di questo vettore energetico.

Il Piano evidenzia poi il valore dei biocarburanti liquidi anche in considerazione dell'ingresso del Mediterraneo tra le aree Sulphur Emission Control Area (SECA) e dei nuovi limiti sul tenore di zolfo applicabili alle navi operanti nel Mediterraneo a partire da maggio 2025, con conseguente aumento della richiesta di gasolio marino a basso tenore di zolfo (0,1%) e delle sue alternative bio. All'interno dei biocarburanti liquidi, l'HVO rappresenta la soluzione immediatamente disponibile, in quanto può essere adottato da subito sui mezzi navali anche in purezza (100%), utilizzando le infrastrutture esistenti, sia a bordo che a terra (serbatoi, motori, depositi, sistema logistico, ecc.). In particolare, HVO, rispetto agli altri biocarburanti liquidi, è un prodotto ad alto contenuto energetico che, grazie all'assenza di composti aromatici e poliaromatici, non favorisce la formazione di depositi nel motore e nei serbatoi.

Oltre alle considerazioni di carattere tecnologico e infrastrutturale, un ruolo fondamentale nella diffusione dei biocarburanti sarà giocato dalla competitività economica, oggi il loro costo è ancora elevato rispetto a quello dei carburanti convenzionali. L'applicazione del sistema *emission trading* europeo (ETS) e della Fuel EU Maritime anche al trasporto marittimo contribuiranno gradualmente a ridurre in parte tale *gap* di prezzo. Come evidenziato dallo stesso Piano, parallelamente alle azioni

di natura politica, dovranno essere valutate anche misure di incentivazione al consumo e alla produzione dei biocarburanti per favorirne l'utilizzo e la diffusione.

In un orizzonte temporale di medio-lungo termine, a fronte dell'evoluzione tecnologica e dell'adeguamento infrastrutturale e logistico, è attesa una maggiore diversificazione delle opzioni decarbonizzate per l'alimentazione delle navi. Oltre a biocarburanti e bio-LNG, anche ammoniaca, metanolo ed *e-fuels* avranno potenzialità di sviluppo ma per rendere effettiva la loro penetrazione nel mercato marittimo, sarà indispensabile che vengano superate le attuali limitazioni legate alla rischiosità all'utilizzo di questi prodotti. Il Piano riconosce adeguatamente le prospettive future di tali nuovi combustibili marini alternativi e le criticità da superare. In particolare, la tossicità del metanolo e dell'ammoniaca e l'estrema infiammabilità dell'idrogeno richiedono lo sviluppo di *standard* di sicurezza internazionali dai quali dipende anche la loro diffusione su ampia scala.

Per quanto riguarda il processo di elettrificazione delle infrastrutture portuali, il Piano evidenzia l'opportunità strategica che l'Italia può cogliere dallo sviluppo del *cold-ironing* per efficientare il sistema marittimo/portuale. Il progetto di realizzazione del Piano Nazionale del *cold-ironing*, nell'ambito del PNRR, è pertanto considerato di primaria rilevanza non solo per rispondere agli obblighi di utilizzo e dotazione infrastrutturale imposti dalle nuove norme europee, ma anche per i requisiti stabiliti dall'IMO in termini di intensità carbonica delle navi. In tale contesto, è importante ricordare che almeno fino a quando non saranno realizzate le infrastrutture di *cold-ironing* alimentate da fonti rinnovabili, i carburanti rinnovabili e *low carbon* offrono un'alternativa disponibile per la riduzione delle emissioni di CO₂ non solo in fase di navigazione ma anche in fase di stazionamento in porto.

Il Piano dedica, infine, alcune considerazioni anche al tema della raccolta dei rifiuti prodotti da nave e gestione dei relativi impianti portuali in considerazione dei recenti sviluppi normativi europei e nazionali (DLgs 197/2021). Il Piano evidenzia al riguardo la necessità di un sempre maggiore coordinamento delle amministrazioni e delle rispettive competenze nei procedimenti amministrativi relativi ai rifiuti prodotti dalle navi presso gli scali italiani e la necessità di semplificare e razionalizzare le procedure amministrative per la gestione degli impianti portuali di raccolta di tali rifiuti e le norme attributive delle competenze. In tale contesto, è necessario che il *framework* normativo relativo al trasporto dei rifiuti via mare e alla loro gestione in ambito portuale tenga conto degli orientamenti internazionali, non generando dubbi interpretativi che possono esporre il settore del trasporto internazionale e nazionale via mare a inefficienze gestionali, logistiche e operative, tali da determinare l'aumento del trasporto su strada e il rischio di riduzione dell'approvvigionamento di materie prime strategiche via mare, ostacolandone l'ingresso nei processi di trasformazione industriale nazionale in ottica di economia circolare.

Circa il paragrafo "2.5.4 Le regole IMO", si suggerisce di inserire un riferimento all'opportunità di ratificare l'emendamento all'art. 6 (*CO₂ export amendment*) del c.d. Protocollo di Londra (LP) sulla prevenzione dell'inquinamento dei mari dagli scarichi di rifiuti, procedendo comunque a depositare la dichiarazione formale di applicazione provvisoria dello stesso presso il Segretario Generale dell'IMO, ai sensi della risoluzione LP.5(14) art. 2, come già indicato nel Mediterranean CCS Strategic Plan e inserito nella proposta di aggiornamento del PNIEC. Tale azione confermerebbe l'impegno dell'Italia nella promozione di soluzioni sostenibili per la gestione delle emissioni di CO₂.

Inoltre, è evidente che per sviluppare una catena del valore della CCS sia necessaria la cooperazione regionale, in quanto alcuni Stati membri possiedono il potenziale per stoccare la CO₂, molti altri no

e avranno bisogno di accedervi. L'Italia, attraverso il riutilizzo dei giacimenti di gas esauriti ubicati nell'*offshore*, principalmente nel mare Adriatico centrale, si candida a divenire il principale *hub* per lo stoccaggio della CO₂ nel mediterraneo. Al fine di sviluppare e promuovere la cooperazione internazionale sul tema della CCS, è auspicabile quindi che l'Italia stringa il prima possibile accordi bilaterale ai sensi dell'art. 6, paragrafo 2 del PL, come emendato dalla risoluzione LP.3(4) che identifichi le autorità competenti nei rispettivi paesi a rilasciare i permessi di stoccaggio. Tali accordi devono essere notificati all'IMO, sempre ai sensi della risoluzione LP.3(4).

Focus direttrice “Dimensione subacquea e risorse geologiche”

La dimensione subacquea assume una valenza strategica – come evidenziato dal Piano - data l'ampiezza e la diversità delle risorse che possono essere valorizzate e sviluppate a partire dalla superficie marina fino alle profondità dei fondali e la presenza di importanti infrastrutture di crescente valenza strategica (gasdotti, oleodotti, elettrodotti, cavi in fibra ottica, infrastrutture per lo stoccaggio di anidride carbonica).

Oltre alla produzione di energia rinnovabile *offshore* e alle attività di ricerca e coltivazione di idrocarburi, specificamente trattate nel paragrafo dedicato alla direttrice “Energia proveniente dal Mare”, il Piano sottolinea l'importanza dello sfruttamento delle materie prime critiche presenti nei fondali marini, essenziale per garantire una maggiore autonomia per la transizione energetica, coerentemente con la Proposta di aggiornamento del PNIEC.

Con riferimento allo sfruttamento delle risorse minerarie sottomarine, già individuato dal Piano quale elemento di valenza strategica, Eni condivide gli indirizzi legati al sostegno delle attività di ricerca scientifica e all'incentivazione dello sviluppo di tecnologie sostenibili secondo un approccio precauzionale basato sul minimo impatto sugli ecosistemi marini. Condividendo l'orientamento che riconosce lo sfruttamento sostenibile delle risorse nel dominio sottomarino come parte integrante del processo di conoscenza, valorizzazione e sorveglianza della dimensione subacquea nazionale, nonché terreno strategico di proiezione nazionale attraverso la valorizzazione dell'industria italiana, Eni auspica che sia dato seguito all'impegno nei suddetti ambiti, nel pieno rispetto delle norme internazionali e nella massima tutela dell'ambiente sottomarino.

Come già evidenziato dal Piano, per assicurare lo sviluppo di tutte le risorse marine e garantire una gestione sostenibile e sicura dell'ambiente subacqueo è centrale il ruolo svolto dalle tecnologie per assicurare il monitoraggio e la gestione degli impianti *offshore* e delle relative attività. È quindi fondamentale garantire la sicurezza delle infrastrutture marittime, compresi gli impianti *offshore*, al fine di proteggere sia l'ambiente marino, che il personale coinvolto nelle operazioni.

Il volatile contesto geopolitico internazionale contribuisce ad accrescere la minaccia nei confronti delle infrastrutture critiche sottomarine. La sicurezza di tali *asset* rappresenta un tassello centrale per la sicurezza nazionale e degli approvvigionamenti. Eni è da tempo impegnata in attività di coordinamento con le istituzioni volte allo scambio informativo, di esperienze e di tutti gli strumenti che possano consentire un approccio condiviso in termini di sicurezza. In particolare, abbiamo siglato il 4 dicembre 2023 un protocollo d'intesa con il Ministero della Difesa volto ad approfondire la rispettiva proiezione estera in aree comuni, le attività nella Zona Economica Esclusiva nazionale, la formazione di personale, la valutazione e lo studio congiunto di specifiche tematiche di interesse comune, le applicazioni tecnologiche, la logistica e la condivisione informativa delle rispettive attribuzioni, ai fini dell'incremento della sicurezza dei connazionali.

Rilevante è inoltre la cooperazione nel contesto del Polo Nazionale della Dimensione subacquea (PNS) – come previsto dal Piano - il cui obiettivo è di valorizzare le potenzialità della subacquea nazionale promuovendo attività coordinate di R&D tra difesa, industria e accademia e quindi favorire il posizionamento strategico italiano e potenziare la sicurezza delle infrastrutture critiche. Il PNS, che nasce sotto l'egida della Marina Militare, rappresenta un elemento chiave per il sistema Paese in grado di mettere a fattore comune il *know-how* ad oggi disponibile e favorire investimenti in favore di istanze securitarie ed economiche. La tutela delle infrastrutture critiche rappresenta un elemento di primaria importanza anche nei consessi internazionali. Eni è parte attiva delle iniziative sulla protezione delle infrastrutture critiche subacquee in ambito NATO. Tali iniziative rappresentano un esempio di collaborazione pubblico-privato che testimonia l'importanza della condivisione di esperienze e informazioni utili alla tutela dei comparti essenziali.

Focus direttrice “Cooperazione internazionale ed europea”

Eni ritiene essenziale promuovere la cooperazione multilaterale tra aziende, istituzioni governative e organizzazioni internazionali e, più in generale, tra tutti gli *stakeholder* operanti nell'economia del mare, per affrontare le sfide comuni legate alla gestione degli spazi marittimi sfruttando anche le potenziali sinergie tra le infrastrutture dei paesi rivieraschi.

In questo contesto, auspichiamo il proseguimento del dialogo tra le sponde del Mediterraneo e la risoluzione pacifica delle controversie internazionali, preconditione per lo sviluppo locale e gli investimenti. È positivo l'impulso a valorizzare i meccanismi di dialogo politico-economico esistenti e ad ampliare la rete delle collaborazioni – anche informali – su base bilaterale e multilaterale.

Nell'ottica di un rafforzamento della cooperazione mediterranea, è altresì auspicabile una efficace implementazione del Piano Mattei con l'obiettivo di riaffermare la centralità del Mediterraneo come fulcro di collaborazione e di scambio tra Italia, Africa ed Europa.