

## **Il Consiglio dell'Unione Europea autorizza la riduzione delle accise sul cd. cold ironing, (anche) in ragione della “scarsa penetrazione nel mercato” di tale tecnologia**

Federico Anderloni

Il Consiglio dell'Unione Europea – attraverso la [Decisione di esecuzione 2021/2058 del 23 novembre 2021](#) – ha accolto la richiesta formulata dall'Italia con apposita lettera del 14 settembre 2020 e, per tale effetto, ha autorizzato l'applicazione di un'aliquota d'imposta ridotta relativamente all'elettricità fornita direttamente alle navi che operano nel trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne, diverse dalle imbarcazioni private da diporto, ormeggiate in porto (cd. *cold ironing*).

Come è noto, il *cold ironing* rappresenta un processo volto a rifornire di energia elettrica le navi ormeggiate in porto, consentendo alle stesse di effettuare – nel frattempo – lo spegnimento dei motori. Tale processo si basa sull'allacciamento dell'imbarcazione alla rete elettrica del porto di attracco e, va da sé, si traduce in un azzeramento delle emissioni altrimenti provocate dai motori navali, oltre ad una sensibile riduzione dell'inquinamento acustico generato dal loro funzionamento. Il maggior limite del *cold ironing* viene comunemente ravvisato nell'elevato costo di installazione delle necessarie tecnologie, fondate su una previa elettrificazione della banchina. A questo proposito, non a caso, il PNRR ha destinato 700 milioni di euro a copertura dei relativi interventi (*i.e.*, 80 milioni di euro per l'anno 2021, 150 milioni di euro per il 2022, 160 milioni di euro per l'anno 2023, 140 milioni di euro per il 2024, 160 milioni di euro per il 2025 e, infine, 10 milioni di euro per l'anno 2026).

Proprio nell'ottica di ridurre i costi afferenti il *cold ironing* ed incentivare così la diffusione di tale tecnologia, l'Italia – con lettera del 14 settembre 2020 (successivamente integrata per mezzo di un'ulteriore comunicazione del 12 maggio 2021) – aveva richiesto al Consiglio dell'Unione Europea (il “Consiglio”) di autorizzare l'applicazione di un'aliquota d'imposta ridotta nei confronti delle navi che fruiscono del servizio di erogazione in discorso. Una tale richiesta veniva fondata sulla necessità di contrastare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso dei combustibili *bunker* da parte delle navi ormeggiate in porto, in linea con gli obiettivi delle politiche unionali in materia di ambiente, salute e clima.

Il Consiglio, attraverso la citata Decisione 2021/2058 (la “Decisione”), ha ritenuto di poter accogliere la richiesta dell'Italia, autorizzando l'applicazione ridotta delle accise sul *cold ironing* per il periodo compreso fra il 1° gennaio 2022 e il 31 dicembre 2027. Una tale

conclusione è stata certamente determinata dall'evidente contributo che la tecnologia in esame appare destinata ad apportare rispetto alle finalità di tutela ambientale perseguite dalla legislazione comunitaria; cionondimeno, sembra che l'autorizzazione concessa attraverso la Decisione sia stata possibile anche in virtù della "scarsa penetrazione nel mercato" del *cold ironing* - puntualmente evidenziata dal Consiglio - la quale ha consentito di escludere che l'applicazione di un'aliquota ridotta d'accisa possa produrre significative distorsioni della concorrenza, così da riconoscere la compatibilità di una tale misura rispetto alla necessaria tutela del mercato comune.

Ora, ad avviso di chi scrive, la Decisione risulta indubbiamente condivisibile e meritevole di un accoglimento favorevole da parte degli operati del settore, nella misura in cui contribuirà alla riduzione dei costi di accesso a detta tecnologia.

Va tuttavia osservato, per completezza, come le Autorità di sistema portuale abbiano altresì rilevato - a più riprese - la necessità di un intervento statale diretto all'introduzione di una tariffa calmierata per l'accesso al rifornimento energetico delle navi ormeggiate; intervento in assenza del quale, sempre secondo le predette Autorità, ben difficilmente gli armatori riterranno opportuno abbandonare la più economica energia prodotta dalla propulsione dei motori navali. A sostegno di detta richiesta, peraltro, sembrerebbe deporre il tenore dello stesso articolo 34-*bis* D.L. 30 dicembre 2019, n. 162 (come introdotto dalla Legge di conversione 28 febbraio 2020, n. 8), a mente del quale

*"[...] Al fine di favorire la riduzione dell'inquinamento ambientale nelle aree portuali mediante la diffusione delle tecnologie elettriche, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente adotta uno o più provvedimenti volti a introdurre una specifica tariffa per la fornitura di energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto dotate di impianti elettrici con potenza installata nominale superiore a 35 kW".*

Tale tariffa calmierata, ad oggi, non risulta essere stata ancora introdotta; a questo proposito, la citata Autorità di regolazione ha infatti escluso di poter intervenire sul costo della materia prima, dal momento che il mercato dell'energia è stato liberalizzato. La stessa Autorità di regolazione ha tuttavia precisato di aver avviato la collaborazione tecnica con i ministeri competenti, ai fini di una riduzione (perlomeno) degli oneri generali di sistema a

vantaggio del *cold ironing*: solo il tempo permetterà di verificare se questa misura - congiuntamente alla riduzione delle accise autorizzata dalla Decisione - si tradurrà in una maggiore diffusione della tecnologia del *cold ironing*.