

Forniture di energia elettrica erogate da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto: permane ancora un ultimo ostacolo all'operatività dell'aliquota d'accisa ridotta

Ilaria Muliere

Con l'art. 3 della l. 30 dicembre 2023, n.214, che ha modificato l'art. 34-*bis* del d.l. 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla l. 28 febbraio 2020, n. 8, è stata introdotta la tanto attesa aliquota di accisa ridotta pari ad euro 0,0005 per ogni kWh di energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto, aventi potenza nominale installata superiore a 35 kW.

Tale norma, però, resta ancora priva dell'ultima autorizzazione a cui è subordinata la sua efficacia e quindi l'aliquota ben più favorevole rispetto a quella prevista per i consumi "per qualsiasi uso in locali e luoghi diversi dalle abitazioni" - di cui all'elenco "Allegato 1" al TUA - non potrà essere ad oggi applicata, scoraggiando ancora la diffusione del *cold ironing* nei porti italiani.

È appena il caso di ripercorrere brevemente in questa sede i motivi dell'introduzione del *cold ironing* e le necessità poste alla base della previsione di una aliquota di accisa ridotta sull'energia elettrica fornita nei porti ed utilizzata dalle navi ormeggiate in alternativa ai motori ausiliari a combustione.

Si definisce *cold ironing* la cd. elettrificazione delle banchine, tecnologia che consente di fornire energia alle imbarcazioni ormeggiate in porto, tramite una connessione elettrica con la terraferma, in modo tale che le imbarcazioni che sostano in porto possano spegnere i motori ausiliari e, comunque, continuare a mantenere attivi i servizi di bordo o quelli relativi al carico e allo scarico delle merci. Tale energia elettrica utilizzata dovrebbe per lo più essere generata dall'utilizzo di fonti rinnovabili quali eolico e fotovoltaico, consentendo così un graduale miglioramento della composizione dell'aria nelle zone portuali italiane. Si è osservato, infatti, che le navi attraccate in porto, pur mantenendo i motori principali spenti, hanno comunque necessità utilizzare quelli ausiliari per consentire sia le operazioni di carico/scarico della nave, sia l'erogazione di tutti i servizi per i passeggeri, prassi che favorisce l'inquinamento e l'aumento delle emissioni di sostanze nocive nelle aree adiacenti i porti.

Per agevolare il *cold ironing*, operazione non poco costosa, e ridurre, così, l'inquinamento atmosferico, il Piano nazionale di ripresa e resilienza, alla voce "porti verdi", ha stanziato

risorse per 700 milioni di euro, utilizzabili fino al 2026, per consentire l'elettrificazione delle banchine. Si è comunque osservato che gli incentivi previsti dal Pnrr e destinati ai concessionari dell'infrastruttura, che in forza di appositi atti di concessione detengono le infrastrutture portuali, non erano di per sé sufficienti ad incentivare detti meccanismi e, pertanto, l'Italia ha richiesto al Consiglio dell'Unione Europea l'autorizzazione all'applicazione di un'aliquota di accisa ridotta sull'erogazione di tale energia trasportata con la tecnologia del *cold ironing*. Difatti, proprio perché il fine della riduzione dell'inquinamento ambientale si realizzi è necessario che, oltre all'elettrificazione delle banchine, le barche convertano i motori ausiliari e li predispongano all'utilizzo dell'energia elettrica. Tale adempimento di per sé è molto costoso e l'investimento delle società proprietarie delle navi in tale tecnologia si può realizzare solo se, almeno inizialmente, vi sia un ritorno economico in termini di risparmio sulle accise e sulle componenti tariffarie a copertura degli oneri generali di sistema di cui all'art. 3, comma 11, del d. lgs. 79/1999. Difatti, la normativa introdotta ha previsto che i soggetti gestori delle infrastrutture, ai sensi della lettera c) dell'art. 3 della l. 214/2023, *"trasferiscono i benefici derivanti dall'applicazione delle misure di cui ai commi 1 e 2 [risparmio sulle accise e sulle componenti tariffarie a copertura degli oneri generali di sistema] agli utilizzatori finali del servizio di cold ironing"*.

Come già si è avuto modo di osservare su questo blog (*"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"* di F. Anderloni), il Consiglio dell'Unione Europea, attraverso la Decisione 2021/2058 del 23 novembre 2021, ha ritenuto di poter accogliere la richiesta dell'Italia e acconsentire un'aliquota di accisa ridotta per incentivare il passaggio dal combustibile fossile all'energia elettrica e così veicolare la trasformazione delle navi per renderle in grado di funzionare con l'energia elettrica, autorizzando l'applicazione ridotta delle accise sul *cold ironing*, per il periodo compreso fra il 1° gennaio 2022 e il 31 dicembre 2027. Si segnala quindi con favore l'intervenuto adeguamento normativo, che inserisce all'interno dell'elenco "Allegato 1" al TUA l'imposta ridotta pari ad euro 0,0005 per ogni kWh di energia fornita alle navi ormeggiate in porto da impianti di terra aventi potenza nominale non superiore a 35 kW. Tuttavia, ad oggi, benché ci si stia avvicinando sempre più all'operatività del *cold ironing*, si ritiene che l'aliquota ridotta di fatto non sia ancora applicabile poichè l'art. 34-bis del d.l. 162/2019, ed in particolare il punto 4, prevede che l'efficacia delle disposizioni concernenti l'accisa ridotta sia *"altresì subordinata all'autorizzazione della Commissione europea, ai sensi dell'art. 108, paragrafo 3 del Trattato sul funzionamento dell'unione europea, richiesta a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti"* e quindi mancherebbe quest'ultimo *nulla osta*. Non è di poco conto tale prescrizione in quanto ad oggi, in assenza della notifica obbligatoria alla Commissione

europea da parte dell'Italia in tema di aiuti di Stato, per consentire alla Commissione di valutare se gli aiuti siano compatibili con il mercato interno, la predetta aliquota ridotta non è immediatamente applicabile in via diretta. Fermo restando il fatto che tale aliquota sarà utilizzabile ancora per pochi anni (ricordiamo che questa è stata autorizzata dall'Europa fino al 2027), le Società potrebbero comunque investire nella tecnologia *green*, versando allo Stato le accise con applicazione dell'aliquota ordinaria, salvo, poi, tentare la via dell'istanza di rimborso della differenza tra quanto versato sulla base dell'aliquota previgente e quanto dovuto con il calcolo dell'aliquota ridotta.