Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

N. 2447

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori PEPE, CARIDI, VACCIANO, DALLA TOR, PUPPATO e MASTRANGELI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 GIUGNO 2016

Disposizioni per l'istituzione del piano nazionale di elettrificazione delle banchine portuali

TIPOGRAFIA DEL SENATO

ONOREVOLI SENATORI. – L'aria nelle nostre città è sempre più inquinata. È vero che sono aumentati i divieti e i controlli, è vero che i combustibili sono migliorati, ma è altresì vero che il traffico automobilistico e le emissioni industriali sono cresciute in modo abnorme diventando la principale causa di inquinamento ambientale. A livello mondiale si è scoperto che le emissioni di anidride carbonica provocate dalla combustione del petrolio fanno aumentare pericolosamente la temperatura del pianeta (gas serra).

Questo forte inquinamento è causa di grandi disagi e malattie per la popolazione di tutto il Paese, infatti, molti studi epidemiologici hanno correlato l'inquinamento dell'aria *outdoor* all'aumento di malattie allergiche e respiratorie, specie per i soggetti più vulnerabili come bambini e anziani.

È necessario e fondamentale tenere sotto controllo la qualità dell'aria – con attività di ricerca ed un continuo monitoraggio degli inquinanti in atmosfera – ma, ancor di più, è fondamentale predisporre dispositivi atti a ridurre i consumi di energia e di emissioni e a valorizzare la produzione di energia da fonti realmente rinnovabili.

Tra le aree più inquinate figurano le aree portuali (il trasporto marittimo è una grande e crescente fonte di emissioni di gas serra, circa un miliardo sono le tonnellate che vengono emesse ogni anno in tutto il mondo). Sicuramente questo succede perché sono aree più industrializzate, ma anche perché sono aggredite dalle emissioni incontrollate delle navi, in particolare da quelle all'ormeggio.

I porti del Mediterraneo sono spesso localizzati vicino alle città o nei pressi di aree industriali. Essi rappresentano importanti centri per lo sviluppo economico e sociale delle aree costiere e delle città portuali, ma purtroppo sono anche sorgenti di inquinamento atmosferico.

Per le emissioni associate al traffico marittimo è diventato fondamentale ridurre i consumi di energia e di emissioni, e valorizzare, soprattutto all'interno delle aree portuali, la produzione di energia da fonti rinnovabili. Rendere i porti e le intere aree di pertinenza ambiti di ricerca e di sperimentazione, ma anche di produzione energetica per le proprie necessità e laddove possibile, per le necessità di tutta la città, trasformando i porti da problema ambientale a motore di quelle città future che ci piace chiamare *Smart City*.

Le navi ormeggiate, infatti, mantengono una certa richiesta di energia elettrica per le attività basilari, quali carico e scarico di persone e merci, illuminazione interna, condizionamento, sistemi di refrigerazione delle merci deperibili.

La Commissione europea, con raccomandazione 2006/339/CE dell'8 maggio 2006, finalizzata a promuovere l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari, afferma che: «Gli Stati membri dovrebbero prendere in esame la possibilità di installare sistemi di erogazione dell'elettricità dalle reti terrestri per le navi ormeggiate nei porti, in particolare in quelli in cui vengono superati i valori limite per la qualità dell'aria oppure nei casi in cui siano stati manifestati timori da parte del pubblico riguardo ad elevati livelli di inquinamento acustico, in particolare negli ormeggi situati nelle vicinanze di zone residenziali»; la realizzazione di si-

stemi di elettrificazione delle banchine portuali, denominati *cold ironing*, rappresenta una delle strategie per la riduzione dell'impatto ambientale delle imbarcazione nei porti.

Tradizionalmente, la produzione di energia è affidata ai generatori di bordo (motori diesel alimentati da gasolio per trazione marina), con conseguenti emissioni di CO_2 e altri inquinanti, nonché emissioni rumorose. Alternativamente alla generazione di energia a bordo, le navi possono essere ancorate e collegate ad un sistema di alimentazione elettrica dalla rete locale. Banchine elettrificate sono già operative in Nord America nei porti di Los Angeles, Seattle, Juneau e Vancouver; in Europa a Goteborg e Lubecca, e sono allo studio in molti altri grandi scali del mondo; secondo la raccomandazione della Commissione europea dell'8 maggio 2006 sull'uso della *shore side electricity* per le navi ormeggiate nei porti e considerato che, ai sensi dell'articolo 2, comma 215, della legge finanziaria per il 2008 (legge n. 244 del 2007), il Ministero dei trasporti promuove la realizzazione di accordi con le autorità portuali e i fornitori di energia elettrica per l'approvvigionamento di elettricità alle navi a prezzi convenzionati, l'Autorità portuale di Venezia si è attivata per la realizzazione di uno studio di fattibilità per l'elettrificazione delle banchine e nel 2010 è stato siglato un Protocollo di intesa con l'ENEL per lo sviluppo di un progetto volto a minimizzare gli impatti ambientali del traffico portuale; altri progetti e studi di fattibilità tecnica ed economica sono stati già elaborati per i porti di Civitavecchia, La Spezia e Bari.

Ritengo questo provvedimento utile ed urgente e confido in una celere approvazione.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Piano nazionale di elettrificazione delle banchine portuali)

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato il Piano nazionale di elettrificazione delle banchine portuali destinate al traffico commerciale e di passeggeri, di seguito denominato «Piano nazionale».

2. Il Piano nazionale è aggiornato entro il 30 giugno di ogni anno, nel rispetto della procedura di cui al comma 1.

3. Il Piano nazionale ha ad oggetto la realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine portuali denominati *cold ironing*, nonché di interventi per l'impiego di fonti rinnovabili, di sistemi di mobilità sostenibile per il trasporto dei passeggeri e delle merci all'interno delle aree portuali e di sistemi di impianti di illuminazione innovativi e ad alta efficienza energetica. Il piano nazionale promuove la ricerca sulla produzione energetica da fonti rinnovabili quali il vento, il sole e il moto marino.

4. Il Piano nazionale definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di elettrificazione nel territorio nazionale, sulla base di un'analisi sulla stagionalità, la frequenza e i tempi di permanenza

delle navi presso gli ormeggi dei porti. In particolare, il Piano nazionale prevede:

a) la realizzazione di sistemi di connessione tra la rete elettrica terrestre di alimentazione e le imbarcazioni, anche attraverso l'installazione di convertitori di frequenza e la predisposizione di un adeguato sistema di movimentazione dei cavi elettrici;

b) l'incremento dell'utilizzo di fonti rinnovabili per lo svolgimento delle attività portuali, attraverso la realizzazione di impianti di generazione di energia elettrica da fonte micro-eolica e solare fotovoltaica, prevedendo la copertura degli edifici ubicati nell'area demaniale dei porti, nonché attraverso l'adozione di tecnologie che utilizzano l'energia delle onde marine;

c) l'istituzione di apposite aree di parcheggio e rimessa dotate di servizi di ricarica per i veicoli elettrici pubblici e privati;

d) la promozione di un trasporto sostenibile delle merci all'interno dell'area portuale;

e) la promozione nonché la realizzazione delle condizioni per lo sviluppo di servizi di *carsharing* e di sistemi di trasporto multi-modali pubblici e privati purché a propulsione elettrica e a servizio dell'intera città;

f) l'adozione di sistemi di illuminazione a *led* a basso consumo in grado di garantire gli elevati *standard* di sicurezza per i lavoratori e i passeggeri nonché l'ottemperanza alle prescrizioni di *security* del Codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali (Codice ISPS) in ambito portuale;

g) la promozione della ricerca e dello sviluppo di sistemi di cogenerazione innovativi, come il micro-eolico, e di sistemi di produzione energetica dal moto ondoso e dal moto relativo dei corpi immersi.

Art. 2.

(Accordi di programma)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove la stipulazione di appositi accordi di programma, approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del CIPE, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, al fine di concentrare gli interventi previsti dal comma 4 del presente articolo nei singoli contesti territoriali in funzione delle effettive esigenze, promuovendo e valorizzando la partecipazione di soggetti pubblici e privati, ivi comprese le società di distribuzione dell'energia elettrica.

2. Ai fini del finanziamento del Piano nazionale, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un apposito fondo, con una dotazione pari a 70 milioni di euro per l'anno 2016 e a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018.

3. A valere sulle risorse di cui al comma 2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti partecipa al cofinanziamento, fino a un massimo del 50 per cento delle spese sostenute per l'acquisto e per l'installazione degli impianti, dei progetti presentati dalle regioni e dagli enti locali relativi allo sviluppo dei sistemi di elettrificazione delle banchine nell'ambito degli accordi di programma di cui al comma 1.

4. Ai fini del tempestivo avvio degli interventi prioritari e immediatamente realizzabili, previsti in attuazione del Piano nazionale, parte del fondo di cui al comma 2, per un ammontare pari a 5 milioni di euro per l'anno 2016, è destinata ai porti ad alta congestione di traffico marittimo in cui vengono superati i valori limite per la qualità dell'aria oppure nei casi in cui siano stati accertati elevati livelli di inquinamento

acustico, in particolare negli ormeggi situati nelle vicinanze di zone residenziali. Alla ripartizione di tale importo tra le regioni interessate si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

Art. 3.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 70 milioni di euro per il 2016 e a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

€ 1,00