



Dal 1983 l'Associazione nazionale della logistica energetica

LE PROSPETTIVE DELLE COMUNITÀ ENERGETICHE NELLE AREE PORTUALI

Avvocato Dario Soria
Direttore generale
Assocostieri

MODICA - 26 marzo 2025

ASSOCOSTIERI nasce a Roma nel 1983 come Associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica.

Rappresenta le società attive nel bunkeraggio marittimo, i titolari di depositi costieri, doganali, fiscali, di oli minerali, prodotti chimici e GPL, biodiesel, depositi e terminali di rigassificazione di GNL.

Svolge un lavoro continuativo e proattivo di accreditamento dei propri associati presso gli stakeholder di riferimento.

Sostiene le istanze delle Aziende associate nelle sedi istituzionali, politiche e tecniche nazionali, comunitarie ed internazionali competenti in materia di logistica energetica e di biocarburanti.

Aderisce alle seguenti associazioni:

- Assonime – Associazione fra le Società Italiane per Azioni
- Biofuel Platform
- Confcommercio - Imprese per l'Italia
- Conftrasporto
- CTI – Comitato Termotecnico Italiano
- CUNA - Commissione Tecnica di Unificazione nell'Autoveicolo
- European Biodiesel Board
- IFEC Forum – Comunità Energetiche
- NGVA Europe
- WEC - World Energy Council



CER: evoluzione del contesto normativo

RECEPIMENTO DIRETTIVE COMUNITARE 2019 - 2021

- **D.L.162/19 (Decreto milleproroghe)** Introduzione delle CER in Italia, recepimento parziale Direttiva UE 2018/2001 (**RED II**)
- **D.L. 50/22 (Decreto aiuti)** Art. 9, c. 2, AdSP possono costituire una o più comunità energetiche
- **D.Lgs 199/21** recepimento della Direttiva 2018/2001 (**RED II**)
- **D.Lgs 210/21** recepimento della Direttiva 2019/944 (**IEM**)



CONSULTAZIONE ARERA 390/2022 AGOSTO 2022

- **Orientamenti in materia di configurazioni** per l'autoconsumo previste dal D.Lgs 199/21 e dal D.Lgs 210/21

CONSULTAZIONE MASE DM NOVEMBRE 2022

- **Condividere le logiche alla base dello schema di decreto** e raccogliere osservazioni e spunti dalle Parti (caratteristiche delle configurazioni, requisiti, modalità di accesso, incentivo)



DELIBERA ARERA TIAD 727/2022/R/eel DICEMBRE 2022

- **Testo Integrato Autoconsumo Diffuso (TIAD):** Disciplina le modalità per la valorizzazione dell'autoconsumo diffuso per le configurazioni previste dai D.Lgs 199/21 e 210/21



CER: evoluzione del contesto normativo

DM 414/2023 DEL 7 DICEMBRE 2023 24 GENNAIO 2024

- Disciplina le **modalità di incentivazione per l'energia condivisa in configurazioni** di autoconsumo per la condivisione dell'energia rinnovabile
- **Contributi PNRR per CER e autoconsumo collettivo** in comuni fino a 5.000 abitanti



REVISIONE TIAD 30 GENNAIO 2024

- Modifica al Testo Integrato Autoconsumo Diffuso e verifica delle Regole tecniche per il servizio per l'Autoconsumo Diffuso predisposte da GSE

REGOLE OPERATIVE GSE 23 FEBBRAIO 2024

- **Approvazione ARERA e MASE** (per competenza)
- Disciplinano le modalità e i requisiti per accedere al servizio, richiesta di attivazione e valutazione servizio, contratto, erogazione tariffa, controlli e verifiche, misura PNRR



RISOLUZIONE AdE N. 37/E 22 LUGLIO 2024

- Fornisce chiarimenti in merito al **trattamento fiscale** della ripartizione dei contributi GSE ai membri delle CER costituite in forma di enti non commerciali



Configurazioni di autoconsumo per la condivisione di energia rinnovabile (CACER)



- **Stesse finalità:** generare benefici economici, ambientali e sociali
- **Stessa redditività:** risparmiare con l'autoconsumo fisico e vendere l'energia immessa in rete
- **Stessi benefici da condividere:** incentivi per l'energia autoconsumata virtualmente



Perimetro delle **opzioni** per adattarsi alle esigenze dei consumatori e di chi investe nell'autoconsumo rinnovabile

1 **COMUNITA' ENERGETICHE
RINNOVABILI**



2 **GRUPPI DI
AUTOCONSUMATORI
COLLETTIVI**



3 **AUTOCONSUMATORI
INDIVIDUALI A DISTANZA**



Potenzialità delle CER in ambito portuale

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Con Delibera n. 41 del 26 luglio 2022 ha dato il proprio assenso all'avvio del procedimento amministrativo per la costituzione della CER del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Piano d'azione

- Realizzazione di un impianto fotovoltaico con i fondi del PNRR (progetto Green Ports) capace di soddisfare l'intero fabbisogno energetico, incluso il cold ironing
- Utilizzo della configurazione di gruppo di autoconsumatori di energia rinnovabile che agiscono collettivamente e del ruolo di **produttore terzo** per l'impianto di produzione di energia
- Promozione di una modifica normativa che consenta la creazione di CER che possano provvedere alla fornitura di energetica a tutti gli operatori portuali o soci delle CER che afferiscono ai porti afferenti la medesima Autorità (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Ha elaborato un Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP) che include la promozione delle comunità energetiche in alcuni porti, come Livorno e Piombino

Collegamento tra CER e servizio di cold ironing

La tecnologia del **cold ironing** consente l'elettificazione delle banchine nei grandi porti per poter alimentare le navi in toccata con energia elettrica, azzerando le emissioni in atmosfera

VALORI EMISSIVI

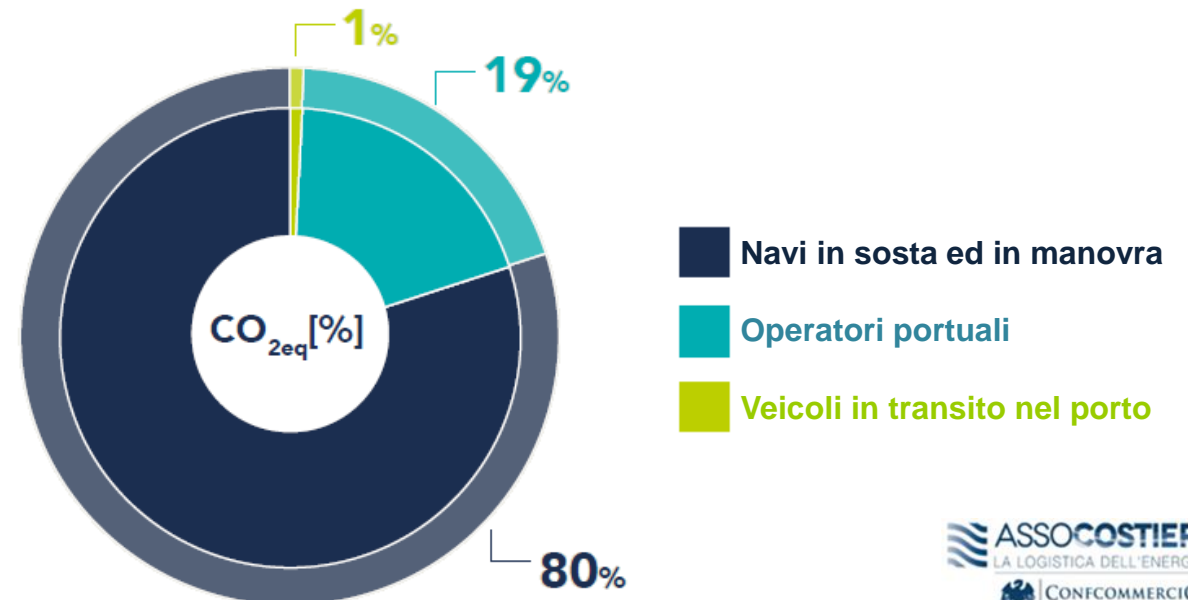
Una nave da crociera attraccata in banchina per **10 ore** produce la stessa quantità di CO₂ di **25 automobili** in un anno

Porto di Livorno: oltre 165.000 tonnellate di CO₂eq attribuite alle navi in sosta nel 2023

DEASP DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE 2023

Carbon footprint delle differenti attività portuali

ATTIVITÀ	CO ₂ (t)	CO _{2eq} (t)	CO _{2eq} LCA (t)
Navi in sosta e manovra	372.081	375.917	427.816
Operatori portuali	90.809	91.074	106.892
Veicoli leggeri e pesanti in transito nel porto	2.412	2.438	2.812
Totale	465.302	469.429	537.520



Principali criticità del cold ironing

La tecnologia del **cold ironing** deve riuscire a superare le seguenti criticità:

NECESSITA' DI INVESTIMENTI ELEVATI

L'installazione del cold ironing richiede grossi investimenti per equipaggiare le banchine. Senza un coordinamento dei processi decisionali tra tutti i soggetti coinvolti (AdSP, concessionari, operatori ed armatori) il rischio finanziario diventa significativo

COSTO DELL'ENERGIA ELETTRICA

Il costo dell'energia elettrica dev'essere inferiore al costo di generazione tramite combustibili fossili. Vanno comunque considerati i sovraccosti legati all'ETS

NECESSITA' DI POTENZA ELEVATA

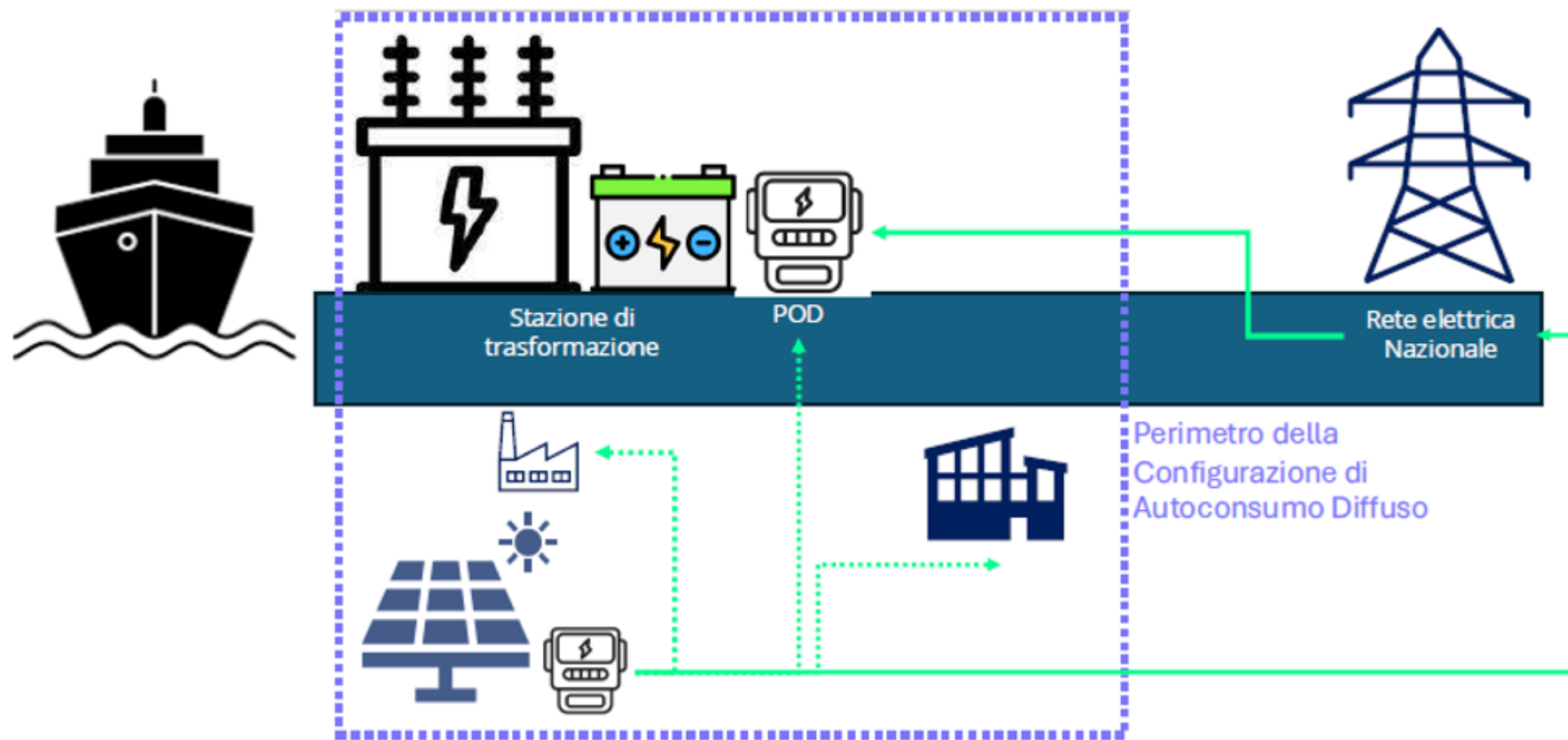
Per le navi da crociera sono previsti assorbimenti di 13-20 MW. Per alimentare carichi del genere con degli impianti FER occorrono interventi di grande taglia, come il parco eolico offshore di Civitavecchia (27 turbine eoliche galleggianti da 10 MW ognuna)

NECESSITA' DI ACCUMULATORI

Il cold ironing comporta assorbimenti spot di energia molto elevati, seguiti da potenziali periodi di non utilizzo, con conseguenti problematiche per i generatori e per le reti sollecitate



Collegamento tra CER e servizio di cold ironing



In un approccio convenzionale il cold-ironing è alimentato con un contratto di fornitura ad hoc dalla Rete Nazionale. L'introduzione di un nuovo tipo di Configurazione di Autoconsumo Diffuso, ad hoc per le aree portuali, consentirebbe di garantire l'erogazione del servizio di CI alle Compagnie Armatoriali ad un «prezzo» che non vedrebbe compromessa la competitività delle stesse, determinerebbe significative riduzioni di emissione climalteranti, e genererebbe nuovo valore a favore degli Operatori Portuali e delle Comunità locali

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Dario Soria
Direttore Generale
Assocostieri



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA