

10/12/2021

Senza Arera il cold ironing non è sostenibile

Secondo il direttore finanziario di Costa Crociere, Beniamino Maltese, sarà l'Autorità per l'energia - ferma da due anni - a stabilire le tariffe. Per il presidente del porto di Palermo, invece, finanziarlo è inutile



Beniamino Maltese, direttore finanziario di Costa Crociere

L'elettificazione delle banchine - ovvero la possibilità, in alcuni terminal, di permettere alle navi in sosta di spegnere i motori e allacciarsi alla rete elettrica di terra - è in corso nei porti italiani. Una pianificazione nazionale non c'è ma le risorse sì. 700 milioni di euro, circa, provenienti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza che per i porti destina complessivamente quasi 4 miliardi di euro (da spendere entro il 2026). Il ganglio risiede nelle tariffe, che per quanto riguarda l'Italia sono stabilite dall'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente, o Arera. Finché non si avvierà una politica energetica dedicata a questa innovazione, il gasolio per alimentare i motori di bordo resterà decisamente più conveniente del chilowatt.

700 milioni che, secondo il presidente del sistema portuale di Palermo, Pasqualino Monti, dovrebbero essere indirizzati da un'altra parte. "Stiamo spendendo 700 milioni di euro per una cosa che non serve, perché il costo in chilowatt è molto più alto del gasolio", taglia corto Monti nel corso del convegno "Noi, il Mediterraneo", tenutosi a Trapani. "Piuttosto, dovremmo impegnare questi soldi per sostenere gli armatori nella transizione energetica, spingendoli a utilizzare carburanti alternativi. Il punto è che le navi del futuro viaggeranno a idrogeno, a gas. Perché elettrificare banchine dove accogliere navi che non emettono gas serra?".

"In realtà la questione andrebbe allargata", risponde Beniamino Maltese, vicepresidente esecutivo e direttore finanziario di Costa Crociere. "Ci sono unità dedite all'offshore, per esempio, che non sono compatibili col cold ironing, mentre ce ne sono altre, come quelle da crociera, che ne

beneficeranno. Il problema, in questo momento, risiede nelle tariffe, che non sono sostenibili, ma è un'istanza risolvibile se si attivasse l'Arera, ferma da due anni. Senza l'azione di Arera non è possibile stabilire le tariffe", e di conseguenza avviare le convenzioni tra comuni e autorità portuale, e tra gli armatori e le autorità portuali, abbattendo così i costi dell'energia elettrica destinata alle navi mercantili.