

# Messina: “Cold ironing, perché nessuno ha chiesto un parere agli armatori?”

“Quali navi possono essere più facilmente predisposte per attingere l’energia da terra? Di quali quantitativi di energia parliamo?”

Stefano Messina  
31/05/2022

- Facebook
- Twitter
- Email

Genova – Ormai da anni si parla di navi verdi. Quali passi verso l'ecosostenibilità stanno facendo gli armatori italiani? «Prima di entrare nel merito di quali passi stiano facendo gli armatori italiani - spiega **Stefano Messina, presidente di Assarmatori** - credo sia il caso di riassumere quelli che sono stati già compiuti. In ciò ottemperando e talora anticipando gli obblighi in merito dettati dall'Imo, ovvero la massima autorità mondiale in materia di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento nel trasporto marittimo. Un dato su tutti: fra il 2008 e il 2018 il comparto a livello globale è cresciuto del 40% e nello stesso periodo le emissioni totali di Ghg sono invece diminuite del 7%. Questo significa che gli armatori hanno affrontato prua al mare la sfida della sostenibilità ambientale in tutti i modi possibili e specialmente disponibili: con l'utilizzo del gas naturale liquefatto, diventato di grande attualità e interesse anche come asset energetico alternativo e non solo per il trasporto marittimo; con l'avvio dei progetti di cold ironing nei porti, con le prime soluzioni innovative in tema di batterie. Un aspetto, però, deve essere ben chiaro a tutti: gli armatori condividono la sfida della sostenibilità, a patto che gli obiettivi fissati e i relativi termini temporali siano perseguibili, a livello tecnologico e di disponibilità di carburanti alternativi nei porti. E in tal senso continuiamo a ritenere a dir poco affrettate le misure previste nel pacchetto Fit for 55 voluto dalla Commissione europea, e ora apertamente criticate dalla Commissione politiche Ue del Senato italiano e della Commissione Tran dell'Europarlamento».

**I fondi del Pnrr rappresentano la vera svolta, per gli scali italiani, verso politiche di maggiore attenzione verso l'ambiente?**

«Anche in questo caso emerge purtroppo una politica a macchia di

leopardo che non tiene conto di interessi determinanti economicamente. Penso ad esempio al cold ironing, per il quale sono stati stanziati 700 milioni di euro con ogni porto che sta procedendo in ordine sparso. Nessuno, tuttavia, ha chiesto un parere agli armatori: quali navi possono essere più facilmente predisposte per attingere l'energia da terra? Di quali quantitativi di energia parliamo? E dove converrebbe davvero intervenire, evitando di buttare via risorse in progetti inutili?».

### **Ci sono porti italiani più avanti di altri che hanno già raggiunto un buon livello di ecosostenibilità?**

«Non credo ad oggi esistano primi della classe. Ci sono scali che hanno fatto qualche passo avanti, altri che sono rimasti un po' più indietro; di certo il lavoro da fare e la progettualità necessaria sono ancora molto estesi. Bisogna dare atto all'Adsp del Mar Ligure Occidentale di essersi mossa con anticipo per quanto riguarda l'elettrificazione delle banchine: dopo il terminal di Pra', sono arrivate praticamente a definizione le gare per i terminal passeggeri di Genova e Savona, con fondi che esulano dal Pnrr e dal suo Fondo complementare. Al di là di tutto questo, pure in tale frangente occorre una regia unica a livello nazionale, per evitare che gli scali si muovano senza coordinamento nazionale e definizione di priorità».

### **Quali sono le politiche messe in campo da Assarmatori per favorire politiche verdi?**

«Abbiamo personale qualificato e dedicato per seguire proprio tali dinamiche, monitorando costantemente l'evoluzione dei carburanti alternativi e degli strumenti che possano consentire un progressivo abbassamento delle emissioni, con l'obiettivo di pervenire al più presto al momento zero. Proprio per questo dico che le scelte politiche, nazionali e comunitarie, che vanno in tale direzione dovrebbero essere frutto di ragionamenti a tutto tondo, senza inseguire utopie e dandosi obiettivi realistici. La sostenibilità ambientale deve essere coniugata con quella economica e quella sociale per evitare che rimanga un buon proposito sulla carta, difficile se non impossibile da coniugare nella realtà».