

Assarmatori: “Il cold-ironing è urgente per limitare l’impatto della norma IMO sul Carbon Intensity Indicator”

Assarmatori, Confitarma, Federlogistica, Assologistica, Assiterminal, ESPO
30 GENNAIO 2023 17:25



Il cold-ironing serve subito per evitare che, con l’introduzione delle nuove norme stabilite dall’IMO sul **sistema basato (Carbon Intensity Indicator)**, la cui attuale declinazione penalizza pesantemente le unità in sosta, una fetta consistente della flotta italiana possa essere di fatto messa fuori mercato.

A lanciare l’allarme – anzi a reiterarlo, dopo **le uscite pubbliche dei mesi scorsi** – è Assarmatori, il cui Segretario Generale Alberto Rossi, intervenuto al convegno ‘Shipping, Transport & Intermodal Forum’, organizzato dal Propeller Club Port of Genoa insieme a Telenord a Rapallo.

“Non c’è bisogno di guardare alla fine del decennio, quando entreranno in vigore le nuove norme europee sulle emissioni, per rendersi conto che il cold-ironing, nei porti italiani serve subito” ha detto Rossi. “Il nuovo sistema messo a punto dall’IMO, a cui tutte le navi dovranno adeguarsi entro due anni, prevede di fatto una forte penalizzazione delle unità che si fermano in sosta (in rada o in porto), utilizzando un moltiplicatore molto elevato per ‘ponderare’ le emissioni originate in queste fasi di non navigazione, che si possono verificare per diverse ragioni e che sono comunque parte, per natura, di una qualsiasi spedizione marittima”.

Assarmatori ritiene questa norma sbagliata, e si è già attivata in sede internazionale per chiederne una revisione, ma nel frattempo “gli armatori hanno bisogno che i porti della penisola mettano a loro disposizione la connessione con la rete elettrica di terra, per poter spegnere così i generatori di bordo azzerando le emissioni (quelle stesse emissioni che in base al sistema CCI porterebbero ad un declassamento pesante del rating della nave)”.

Secondo Rossi, “le regole di sono, non ne servono di nuove. Quel che serve al settore marittimo è l'immediata realizzazione di infrastrutture, in modo che i terminal operator possano offrire agli armatori il servizio di cold-ironing uniformemente in tutto il Paese, senza creare distorsioni sia fra i porti sia fra le compagnie marittime”.

Sul fatto che le norme IMO relative al CCI possano seriamente danneggiare la categoria si è detto d'accordo anche Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, ricordando che queste imposizioni “prevedono di iniziare a multare navi che, per evitare tali sanzioni, dovrebbero ricorrere a tecnologie di fatto oggi assolutamente non disponibili sul mercato”.

Ciò non significa che l'armamento non sia impegnato a limitare il proprio impatto ambientale, anzi: “Lo shipping è un settore hard to abate per definizione, ma negli ultimi anni molto è stato già fatto per ridurre le emissioni delle navi”.

Il problema è che i necessari interventi di sostegno pubblico a questo percorso, secondo Mattioli “fino ad ora, in Italia, non sono stati molto efficaci. Dei 500 milioni stanziati dal Governo per il rinnovo delle flotte, ben più della metà non è stata assegnata (**precisamente 336 milioni di euro**). E questo non certo perché gli armatori non siano pronti a investire, ma piuttosto perché – ha ribadito il Presidente di Confitarma – “i vincoli a cui è stato subordinato l'ottenimento di queste risorse, specie per le navi che si spostano quasi solo in acque internazionali, erano troppo penalizzanti”.

Mattioli ha poi parlato anche di cold-ironing, ricordando che “nei Paesi in cui questo sistema si è diffuso e viene effettivamente utilizzato, le istituzioni si sono mosse con una visione lungimirante studiando il mercato, individuando il target e predisponendo dei finanziamenti in grado di cancellare il gap economico tra l'utilizzo della shore-connection e quello dei generatori di bordo”.

Durante il convegno ligure sono intervenuti, tra gli altri, anche il Presidente di Assiterminal, Luca Becce, che ha ricordato come il cold-ironing non sia certo un tema nuovo, aggiungendo che “affinché questo tipo di interventi risulti davvero efficace è necessario agire in modo coordinato su tutti gli aspetti della portualità. Altrimenti, se ci si limita ad un solo anello della catena, il risultato sarà davvero poco significativo”, e Zeno d'Agostino, Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Orientale e Presidente di ESPO (European Seaports Organisation), secondo cui nel dibattito sull'elettrificazione delle banchine va tenuta a mente la necessità di spazi e risorse adeguate.

Sempre sul tema 'cold ironing', Sonia Sandei, Vice Presidente di Confindustria Genova e Responsabile Elettrificazione Enel Italia, è intervenuta per portare il punto di vista del fornitore di energia, sostenendo la necessità di ragionare, per questo tipo di soluzione, non soltanto su una tariffa competitiva, “ma piuttosto su un modello di servizio che renda all'armatore conveniente allacciare la sua nave alla rete terrestre e spegnere quindi il generatore di bordo”.

Ma tra i vari temi che hanno caratterizzato il convegno organizzato da Propeller e Telenord - il cui programma di taglia 'enciclopedica' contava diverse decine di relatori e quasi altrettanti panel di discussione (poi via via 'sforbiciati' nel corso della mattinata per non dilatare eccessivamente le tempistiche - c'è stato anche quello della logistica, che - ha detto Umberto Ruggerone, Presidente di Assologistica - “sicuramente sarà interessato da un forte cambiamento nel prossimo futuro”. D'altra parte, ha proseguito Davide Falteri, Vicepresidente di Federlogistica, “l'attuale situazione ci ha dimostrato che le catene di approvvigionamento possono essere sconvolte in pochi giorni. Bisogna usare tecnologia e digitalizzazione per avere maggiore flessibilità e resilienza a questo tipo di stravolgimenti”.

Anche perché, a differenza della narrazione usuale, l'Italia vanta ottime performance anche in ambito logistico: “In una recente classifica tedesca dei primi 14 interporti europei, ben 6 sono italiani. Quindi le eccellenze le abbiamo – ha detto Matteo Gasparato, Presidente di UIR (Unione Interporti Riuniti) – ma vanno coltivate e potenziate. Per gli investimenti serve una maggiore programmazione strategica, anche in tema di interporti”.

Thomas Baumgartner, Presidente di ANITA (l'associazione delle aziende di autotrasporto aderente a Confindustria) e del gruppo logistico altoatesino Fercam, ha quindi sottolineato l'importanza del transito stradale delle merci attraverso le Alpi, da cui passa una quota rilevante dell'import-export italiano: “Naturalmente adesso va benissimo concentrare gli investimenti sulla ferrovia, che nei decenni passati era stata di fatto dimenticata, ma non vorrei si rischiasse di fare l'errore opposto. Anche le infrastrutture stradali hanno bisogno di interventi per essere migliorare e potenziate”.

Infine, parlando della polemica [relativa al Brennero e ai divieti imposti dall'Austria](#), Baumgartner ha dichiarato: “Sono convinto che le limitazioni imposte del Governo di Vienna contravvengano le norme europee sul libero scambio. Come associazione ci auguriamo che il Ministro Salvini, come preannunciato, dia avvio alla procedura di infrazione nei confronti dell'Austria, affinché tolga queste imposizioni che danneggiano il commercio e la logistica italiane”.