

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

L’elettrificazione delle banchine è stato uno dei temi affrontati durante il convegno ‘Shipping, Transport & Intermodal Forum’, organizzato dal Propeller Club Port of Genoa insieme a Telenord a Rapallo

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 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 stu-

diando 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 > 3

Su Brennero e transizione ecologica Salvini trova un alleato tedesco

L'incontro bilaterale tra il ministro italiano e il suo omologo in Germania, Volker Wissing, ha portato a un'intesa tra i due Paesi. Soddisfatte anche le principali associazioni di logistica e trasporto

Si è tenuto recentemente l'incontro bilaterale tra il vicepresidente del Consiglio e ministro, Matteo Salvini, e il ministro federale delle Infrastrutture, i Trasporti e gli Affari digitali della Germania, Volker Wissing, a cui ha preso parte anche il presidente di Confartigianato Trasporti e Unatras, Amedeo Genedani, in rappresentanza del comparto dell'autotrasporto merci italiano.

L'obiettivo dell'incontro era quello di instaurare un dialogo strutturato con Berlino, su come gestire l'impatto della doppia transizione verde e digitale nel settore dei trasporti, dal confronto è emersa l'esigenza di mantenere uno stretto coordinamento tra Roma e la capitale tedesca. "Apprezziamo l'importante impegno dei Ministri Salvini e Wissing, sui temi di vitale importanza per il settore e confidiamo in una proficua collaborazione tra Italia e Germania, affinché si mettano in campo azioni e obiettivi credibili per raggiungere una transizione ecologica graduale, di neutralità tecnologica e ci si adoperi congiuntamente per risolvere una volta e per tutte la grave ed annosa questione della libera circolazione delle merci attraverso il Brennero. Se necessario attuando anche iniziative di reciprocità nei confronti di chi si ostina ad ostacolare i nostri trasportatori e i nostri traffici economici", ha commentato il presidente di Unatras e di Confartigianato Trasporti Amedeo Genedani.



Salvini e Wissing

Intanto anche Paolo Uggè, attuale presidente di Conftrasporto-Conffcommercio, è tornato a commentare le limitazioni imposte dall'Austria ai Tir: "Bene l'incontro fra il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Salvini e il suo omologo tedesco Volker Wissing, ho apprezzato molto l'impegno a individuare una soluzione condivisa e decisa per superare un problema che danneggia la nostra economia, insieme a quella della Germania. Inaccettabile invece il rilancio dell'idea dell'autostrada 'su prenotazione' da parte del presidente della Provincia autonoma di Bolzano, Arno Kompatscher", Uggè, di certo, non le manda a dire: "Quella proposta è irricevibile. Insistendo su questo tasto, il presidente della Provincia autonoma di Bolzano non farà che esacerbare gli animi, con il rischio che le iniziative di protesta ipotizzate nei giorni scorsi si concretizzino. Da parte nostra, ribadiamo con forza la richiesta di abolire i divieti notturni instaurati dall'Austria unilateralmente, dando tutto il nostro appoggio al Ministro Salvini". Anche il presidente di ALIS, Guido Grimaldi, ha preso parte all'incontro bilaterale tra ministri e non nasconde la sua soddisfazione: "Sono



Messina

veramente orgoglioso di aver rappresentato ALIS all'incontro organizzato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, con il Ministro federale tedesco per i Trasporti e le Infrastrutture digitali, Volker Wissing, alla presenza delle principali associazioni e realtà imprenditoriali del nostro settore. Un confronto molto costruttivo, per il quale ringrazio davvero i Ministri di Italia e Germania per la disponibilità mostrata nei confronti degli operatori e stakeholder del comparto logistico in un momento così complesso a livello politico, economico e sociale". Grimaldi ha poi sottolineato come il rapporto con la Germania sia davvero di grande importanza per le aziende di settore: "Tra i nostri associati ci sono vere eccellenze imprenditoriali che operano intensamente in Germania e che sono leader mondiali nel trasporto di camion, semirimorchi e auto nuove dai porti tedeschi di Amburgo, Bremerhaven, Rostock e Travemunde, contribuendo inoltre a decongestionare, attraverso linee intermodali con tutti i Paesi scandinavi e baltici, il traffico di mezzi pesanti dalla rete stradale del Nord Europa. È sicuramente forte la collaborazione con i treni intermodali utilizzati dai nostri associati per erogare importanti servizi di trasporto che, partendo da numerose città della Germania, arrivano nei principali porti del nostro Paese e da lì proseguono, attraverso le Autostrade del Mare, verso il Sud Italia e verso altre direttrici euro-mediterranee. Queste linee fondamentali tra Nord e Sud Europa rappresentano notevoli opportunità in termini di sostenibilità economica ed ambientale e riteniamo pertanto che, al fine di poter garantire trasporti sempre più efficienti, sia opportuno migliorare anche i collegamenti ferroviari da e per la Germania riducendo così anche i tempi di attesa".

Anche il presidente di Assarmatori Shipowners Association e vicepresidente di Conftrasporto, Stefano Messina, ha partecipato all'incontro e ha voluto ribadire il ruolo portante dell'armamento nell'economia nazionale ed europea: "L'Italia è leader di mercato nei servizi delle Autostrade del Mare e tre fra i primi cinque operatori mondiali nel segmento ro-ro e ro-ro/pax sono italiani. Un'eccellenza che va difesa e protetta anche da normative comunitarie internazionali che, anziché realizzare una vera sostenibilità ambientale, ne mettono a repentaglio l'esistenza con regolazioni intempestive e slegate dalle tecnologie effettivamente disponibili".

F.N.