

Porti: il cold ironing secondo gli armatori

Di **Gian Basilio Nieddu**



Gli armatori promuovono il cold ironing, l'alimentazione elettrica da terra per le navi, anche per evitare di finire fuori mercato. Ma chiedono garanzie per evitare i soliti pasticci all'italiana.



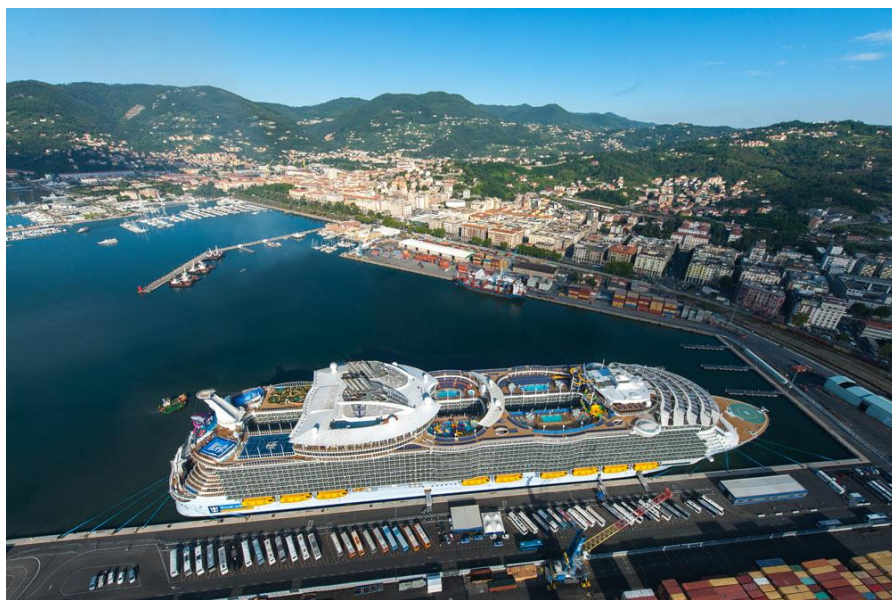
il presidente di Assarmatori Stefano Messina

La posizione: “Pronti a collegarci con la rete elettrica di terra”

Nei giorni scorsi l'Europa ha trovato l'accordo sul **regolamento FuelEU Maritime** ([leggi](#)) che indica il percorso per ridurre il pesante e sempre meno tollerabile inquinamento atmosferico nelle **città portuali**. L'accordo prevede lo slittamento al **2035 del cold ironing** nei porti più piccoli, ma viene confermato l'**obbligo di alimentazione elettrica da terra al 2030** per gli scali più grandi. Più precisamente quelli che rientrano all'interno della **rete TEN-T** ([al link i diversi corridoi con la presenza dei maggiori porti italiani](#)).

Prima ancora che scatti il divieto per **gli idrocarburi nell'automotive** nei porti più trafficati entrerà in vigore lo **stop alle emissioni, i troppo caratteristi fumi, delle navi in sosta**. Per supportare questa **transizione energetica** in banchina ci sono a disposizione ben **700 milioni stanziati con il Pnrr**, interessano circa 40 porti, per l'elettificazione.

Eppur si muove: partiti i primi progetti di elettrificazione



Il porto di La Spezia anche le grandi navi possono spegnere i motori in porto

A che punto siamo? Gli armatori hanno il polso della situazione e ci informano che “alcuni progetti sono già in corso”, parole del **presidente di Assarmatori Stefano Messina**. Il problema? “Occorre una visione nazionale e di sistema. Effettuare **interventi skoordinati e differenti** non solo fra ogni singola Autorità di Sistema Portuale, ma anche

*all'interno di uno stesso scalo fra terminal e terminal, significherebbe sprecare ingenti risorse pubbliche e non pervenire ai risultati sperati in **termini di riduzione delle emissioni**".*

Serve una cabina di regia anche per evitare: *"Una grave distorsione nel mercato dei servizi terminalistici e marittimi. La soluzione per il cold ironing deve essere l'apertura al mercato, con una netta separazione tra chi dovrà realizzare l'infrastruttura, chi dovrà alimentarla e chi dovrà mantenerla offrendo i servizi alla nave. L'obiettivo non può che essere quello di assicurare un servizio sicuro ed efficiente oltre che fornito alle condizioni economicamente più competitive".* Questo il messaggio.

Manca un **quadro chiaro sulla governance** del fenomeno. Questo il punto. Sulle banchine elettriche in teoria non c'è contrarietà: *"Gli armatori hanno fatto investimenti e sono pronti a utilizzare il cold ironing nei porti in cui esso sia disponibile. Parliamo di uno strumento fondamentale non solo in vista degli **obblighi introdotti** dal regolamento FuelEU Maritime, ma anche e soprattutto per evitare che, con l'introduzione delle nuove norme stabilite dall'IMO con il Carbon Intensity Indicator ([al link una spiegazione molto chiara sull'indicatore](#) Ndr), la cui attuale declinazione penalizza pesantemente le unità in sosta, una fetta consistente della flotta italiana possa essere di fatto messa fuori mercato".*