

Da Assarmatori un'altra allerta sul cold ironing a macchia di leopardo

A valle dell'approvazione di un accordo fra Parlamento e Consiglio europei sul regolamento sui carburanti alternativi, l'associazione torna sulle possibili distorsioni concorrenziali di un'implementazione e una gestione scoordinate della rete elettrica nei porti

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

30 MARZO 2023

[STAMPA](#)



Dopo [quello sui carburanti marittimi puliti](#), ieri Parlamento e Consiglio dell'Unione Europea hanno reso noto di aver raggiunto un accordo provvisorio relativamente al regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (Afir – alternative fuel infrastructure regulation).

Quanto alle navi, le modifiche elaborate dai due legislatori non mutano l'impianto previsto dalla proposta della Commissione, che per la fornitura di energia elettrica nei porti fissa il termine del primo gennaio 2030 per l'approntamento di un sistema di cold ironing almeno negli scali della rete Ten T e, quanto al Gnl, prevede l'implementazione entro inizio 2025 di un "un numero adeguato di punti di rifornimento" nell'ambito della rete Ten T e richiede ai paesi europei di sviluppare entro il 2025 un quadro politico nazionale che includa un piano di implementazione di infrastrutture per l'utilizzo da parte delle navi di combustibili alternativi, quali il metanolo.

Secondo la nota diramata dal Consiglio e Parlamento (che ora dovranno provvedere alla formale approvazione dell'accordo, ancora non diffuso), "riguardo alla fornitura di elettricità da terra nei porti marittimi, le disposizioni sono ora pienamente coerenti con la proposta

FuelEU Maritime recentemente approvata. Il testo specifica gli obblighi di ciascuna parte interessata, prevede il monitoraggio dei progressi, garantisce che gli utenti siano adeguatamente informati e fornisce all'industria specifiche tecniche e norme comuni".

"Accogliamo con favore l'esenzione da sanzioni per l'armatore nel caso in cui la nave sia attrezzata per attingere energia da terra ma non potesse farlo per mancanza o malfunzionamento della stessa rete mantenuta nell'accordo sulla FuelEU Maritime. 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 (CII), la cui attuale declinazione penalizza pesantemente le unità in sosta, una fetta consistente della flotta italiana possa essere di fatto messa fuori mercato" ha commentato il presidente di Assarmatori Stefano Messina.

L'associazione è inoltre tornata sul tema delle possibili distorsioni concorrenziali causate da [un'implementazione a macchia di leopardo](#) del cold ironing, esattamente quella su cui si stanno orientando i porti italiani: "Effettuare interventi scoordinati 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 oltre al fatto che ciò provocherebbe una grave distorsione nel mercato dei servizi terminalistici e marittimi. Infatti solo una infrastrutturazione uniforme permetterebbe di non alterare il level playing field fra le stesse imprese terminalistiche e i loro clienti armatori. 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".