

Messina (Assarmatori): la soluzione per il cold ironing deve essere l'apertura al mercato

Invito ad una «netta separazione tra chi dovrà realizzare l'infrastruttura, chi dovrà alimentarla e chi dovrà mantenerla offrendo i servizi alla nave»

Roma

30 marzo 2023



infosMARE - Il cold ironing, ovvero gli impianti che consentono alle navi all'ormeggio nei porti di spegnere i motori a bordo e di allacciarsi alla rete elettrica di terra per il loro fabbisogno di energia, sono cruciali per la decarbonizzazione dello shipping. Lo sostiene Assarmatori a qualche giorno dall'accordo preliminare sul regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR) e sulla FuelEU Maritime raggiunto dai negoziatori del Parlamento e del Consiglio dell'Unione Europea, intese che sono state accolte favorevolmente dall'associazione armatoriale italiana che ha visto recepire proprie istanze.

In particolare, Assarmatori ha evidenziato che il regolamento AFIR dovrebbe rafforzare lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi e della rete per attingere elettricità da terra, sviluppo peraltro già avviato dalla AFID (Direttiva sulle infrastrutture per i combustibili alternativi), attraverso obiettivi obbligatori nazionali. Per il settore marittimo, in linea con le richieste dell'iniziativa FuelEU Maritime, viene richiesto agli Stati membri di assicurare la disponibilità della fonte di energia elettrica di terra (cold ironing) entro il primo gennaio 2030 per i porti della rete TEN-T sulla base di criteri relativi alla frequenza della presenza di navi passeggeri e portacontainer, e di punti per il bunkeraggio di metano liquefatto (GNL, biogas liquefatto, metano sintetico liquefatto e miscele di questi) entro il primo gennaio 2025. Inoltre viene richiesto 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, diversi dal metano liquefatto.

«Assicurare il necessario allineamento degli obblighi di utilizzo del cold ironing imposti alle navi dalla FuelEU Maritime con i corrispondenti requisiti a livello di infrastruttura stabiliti con l'AFIR - ha rilevato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - è stata una delle nostre principali richieste. In tal senso 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 - ha evidenziato Messina - 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».

Relativamente al progredire dei progetti di installazione di impianti di cold ironing nei porti italiani, il presidente di Assarmatori ha ricordato che «all'interno del Fondo complementare al PNRR sono stati stanziati 700 milioni di euro proprio per il cold ironing nei porti italiani e alcuni progetti sono già in corso». Messina ha precisato che, tuttavia, come più volte sottolineato dall'associazione, «occorre una visione nazionale e di sistema. Effettuare interventi sconsiderati e differenti non solo fra ogni singola Autorità di Sistema Portuale, ma anche all'interno di uno stesso scalo fra terminal e terminal - ha osservato - 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 - ha concluso Messina - 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». (2/1)