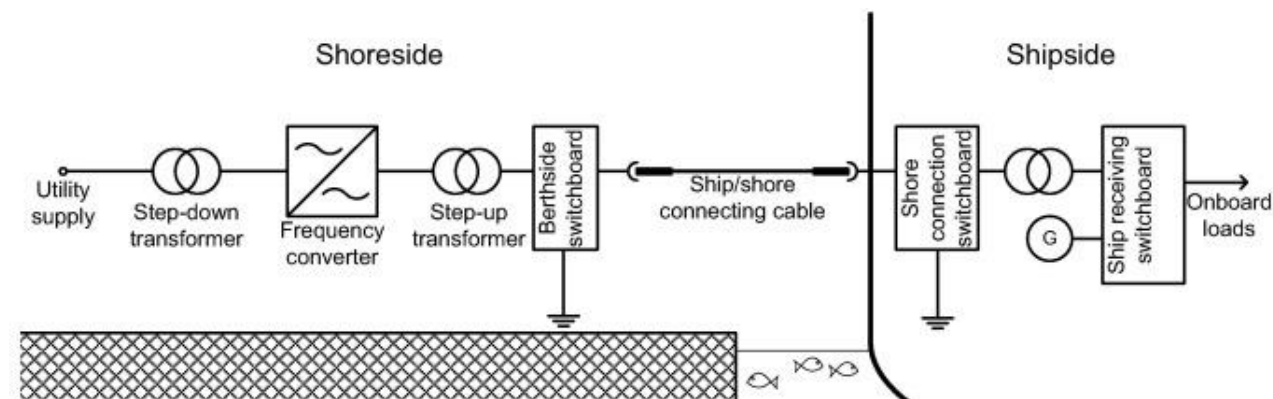


Cold ironing chiave per la decarbonizzazione

scritto da [Redazione](#) 31 Marzo 2023



All'indomani della conclusione dei negoziati di Bruxelles sulla FuelEU Maritime, ecco l'accordo europeo sul regolamento AFIR, strumento chiave per raggiungere gli obiettivi fissati dalle altre proposte del pacchetto Fit for 55. Il regolamento, infatti, 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).

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 1° 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 1° gennaio 2025. Inoltre, entro il 2025, la elaborazione di piani nazionali di implementazione di infrastrutture per l'utilizzo da parte delle navi di combustibili alternativi, quali il metanolo, diversi dal metano liquefatto.

Gli armatori sono soddisfatti. Il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina: *"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".* E ancora: *"...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, 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..."*