

Per Assarmatori il cold ironing è la chiave per la decarbonizzazione

L'associazione di categoria dell'industria della navigazione, però, tramite il suo presidente Stefano Messina, avverte: "No a interventi scoordinati e differenti nei porti"

Dopo missione a Bruxelles e, una volta conclusi i negoziati sulla FuelEU Maritime, Assarmatori saluta con favore l'accordo europeo sul regolamento AFIR, strumento chiave per sostenere gli sfidanti 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), attraverso obiettivi obbligatori nazionali.

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 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



Stefano Messina

Stefano Messina, che ha poi aggiunto: "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. Abbiamo più volte affermato che occorre una visione nazionale e di sistema. 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".



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, viene richiesto di sviluppare entro il 2025 un quadro politico nazionale che includa un piano di implementazione di infrastrutture

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