

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gli armatori bocciano il modello Marsiglia per il cold ironing

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 13th, 2022

Genova – Chi deve pagare, nell’ambito della fornitura di energia elettrica alle navi ormeggiate nei porti, il gap fra il costo di un kWh prodotto dai generatori di bordo alimentati con combustibili tradizionali e quello di un kWh dell’elettricità acquistata dal gestore del sistema di cold ironing?

La domanda che, ancor più da quando il Pnrr ha previsto lo stanziamento di 700 milioni di euro per l’implementazione del sistema nei porti italiani, aleggia intorno alla concreta efficacia del cold ironing nel contesto della transizione energetica e della riduzione delle emissioni – ad oggi l’allaccio alla corrente resta sconveniente per gli armatori – ha inevitabilmente informato anche la presentazione da parte di Confindustria Genova di un position paper dedicato alla transizione ecologica del porto.

Una risposta seppur indiretta l’ha data Beniamino Maltese, vicepresidente dell’associazione con delega all’economia del mare nonché vicepresidente di Confitarma e di Costa Crociere: “L’Autorità portuale di Marsiglia ha stabilito che, sui 30 milioni di euro stimati necessari, 10 siano di provenienza pubblica e 20 siano reperiti attraverso una tassazione di 2 euro a passeggero. Secondo noi è ingiusto che sia l’armamento, già gravato del costo di adeguamento delle navi, ad accollarsi questo costo, ergo auspichiamo che l’Italia scelga un modello di servizio diverso, supportato dalla fiscalità generale, ancorché oggi la priorità sia sceglierne uno, chiaro e unico per tutti i porti”.

La questione tariffaria, come ripetuto per l’intera presentazione da Sonia Sandei vicepresidente Confindustria Genova con delega all’execution del Pnrr e manager di Enel X, è infatti solo un lato di un problema più sfaccettato avvertito da Confindustria in merito al cold ironing italiano, vale a dire la necessità di una “evoluzione normativa del contesto regolatorio relativo all’alimentazione elettrica della nave che vada nella direzione dell’erogazione di un servizio (modello *as a service*)”.

La tariffa calmierata è indispensabile, ma, dicono in sostanza gli industriali, è imprescindibile che “Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e autorità portuali assicurino un modello operativo di servizio che consenta all’armatore di disporre di un servizio trasparente e competitivo”. Nell’esempio marsigliese menzionato da Maltese l’autorità portuale locale, a monte dell’avvio del sistema, si è accollata la gestione diretta del medesimo, acquistando anticipatamente l’energia necessaria nei prossimi anni (“con la fortuna peraltro di farlo prima della guerra russa-ucraina”), e ha stabilito non solo la tariffa a cui la fornirà agli armatori ma anche caratteristiche e

costi di tutte le prestazioni accessorie.

Nell'attesa quindi che il legislatore inquadri il cold ironing “come un servizio *as a service*, con la possibilità per l'autorità di definire una tariffa ad hoc”, secondo Confindustria, “la decisione dell'Autorità di sistema portuale di Genova di operare uno split tra la costruzione dell'infrastruttura e l'assegnazione del servizio di fornitura (il concessionario sarà tenuto a procacciarsi energia ‘conveniente’ e se non ci riuscirà il servizio sarà interrotto, nda) appare una scelta ragionevole, ma diventa inderogabile definire sia il sottostante modello di servizio che la fiscalità relativa”.

La fornitura di elettricità alle navi non è naturalmente l'unico tema del position paper. “La transizione energetica per gli stakeholder portuali, inclusi gli armatori, – spiega infatti il documento – dovrà essere rappresentata da un mix di soluzioni (Gnl / Idrogeno / Fuel Cells / Carbon Capture / Bio fuels, ...) ed il loro utilizzo da parte dell'armamento deriverà sia da decisioni strategiche assunte in fase di progettazione e costruzione o rinnovo delle flotte, sia dall'esistenza nei porti di piattaforme di rifornimento e di operatori che assicurino un servizio competitivo e tempestivo”.

In questo senso dovrà indirizzarsi secondo Confindustria l'operato dell'Adsp locale, fin qui apprezzato in generale dagli industriali per il suo ruolo di capofila in Italia e per l'adozione nel 2020 del “Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Deasp), strumento chiave per la gestione della transizione ecologica”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, September 13th, 2022 at 4:00 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.