

Porti, Assarmatori: Fondi insufficienti, non basta l'elettificazione dei moli

di

Italo Veneziani

-

3 Febbraio 2021



Un esempio di Cold-Ironing

03.02.2021 – 08.32 – “Se si vogliono raggiungere gli obiettivi di una **Rivoluzione verde** e di una **Transizione energetica**, come richiesto dal **progetto Next Generation EU**, servono interventi per favorire il rinnovo delle flotte del trasporto marittimo di merci e passeggeri”. Lo ha dichiarato **Stefano Messina, Presidente Assarmatori**, aderente a Confrtrasporto-Confcommercio, nell’audizione in IX Commissione (Trasporti) della Camera, sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Lo riporta una nota della stessa Assarmatori.

“Nella versione definitiva del Piano – ha aggiunto – è stata cancellata la posta di 2 miliardi per gli aiuti al rinnovamento delle flotte delle rotte di cabotaggio e collegamento con le isole minori e maggiori”, ma “sono rimasti i finanziamenti per il Piano Nazionale del **Cold-Ironing, la cosiddetta elettificazione delle banchine**”.

Il Piano “prevede che una parte rilevante delle risorse siano destinate all’elettificazione di ben 41 porti, di cui 39 della rete TEN-T (circa 950 mln euro)”.

Assarmatori indica che le risorse per l’infrastrutturazione dei porti “potrebbero essere insufficienti”, e sottolinea che “la transizione energetica delle flotte (misura ammissibile dalla EU) dev’essere rimessa al centro del programma”.

Per il **Cold-Ironing**, prosegue la nota, “è necessario, da una parte, finanziare solo iniziative in porti con linee regolari di traghetto in località ad alta intensità di popolazione e movimento passeggeri”, per una “politica di protezione dell’ambiente. Dall’altra, dovranno essere sostenuti contemporaneamente gli interventi nei porti e sulle navi, eventualmente legando il finanziamento di queste ultime al

mantenimento della linea con il porto o i porti interessati”.

La questione è di speciale interesse per Trieste, considerando come **proprio l’elettrificazione delle banchine sia al centro del suo programma** tanto per lo scalo giuliano, quanto per quello monfalconese. La nota di Assarmatori però non considera che la stessa energia elettrica necessaria per il *Cold-Ironing* debba a sua volta **provenire da una fonte “pulita”**, altrimenti ci si limita a spostare l’inquinamento prodotto dalle navi all’eventuale centrale energetica – ad es. a carbone – responsabile. Nel caso di Trieste la riconversione energetica presenterebbe minori difficoltà a fronte di ulteriori finanziamenti dall’Unione Europea grazie a più di un bando **vinto dal Porto in via autonoma**.