

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cold ironing nei porti italiani: quanto costerà e chi allaccerà la spina alle navi?

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 19th, 2023

Roma – Quando saranno pronte le banchine italiane a garantire alle navi l’allaccio alla corrente elettrica? Chi attaccherà la spina alle navi? Chi gestirà direttamente il servizio? La potenza necessaria sarà garantita? A che prezzo sarà erogato il servizio?

Questi sono solo alcuni degli interrogativi emersi in materia di cold ironing (o *shore power system* che dir si voglia) durante il convegno sulla portualità organizzato a Roma da Assiterminal (l’associazione italiana dei terminalisti portuali) e intitolato “Portualità Italia, al servizio del Paese”.

Ad aprire gli interventi sul tema è stato Tomaso Cognolato, amministratore delegato di Terminal Napoli, evidenziando come “tutte le utime navi da crociera e quelle in costruzione con consegna fino al 2028 saranno attrezzate per il cold ironing. Il problema è che solo il 2% dei porti oggi è in grado di fornire elettricità in banchina alle navi”.

Più nel dettaglio Cognolato ha spiegato che nel porto di Napoli secondo le stime fatte “serviranno fra 100 e 120 Megawatt di energia elettrica e i fornitori interpellati hanno chiesto 8 anni di tempo per portare questa elettricità in porto ma il Pnrr scade nel 2026?. Perciò ha aggiunto che è “sempre più indispensabile una partnership pubblico – privata” per implementare e gestire questo servizio.

Gli hanno fatto eco le parole di Alfredo Scalisi, amministratore delegato di La Spezia Container Terminal, secondo il quale nel porto di Spezia “oggi ci sono 25 Megawatt di potenza impegnata. Domani però ne serviranno 80 Megawatt (ovvero un +200% come utenza finale). La domanda che tutti noi terminalisti ci stiamo ponendo, oltre a rilevare un’assenza totale fino ad oggi della regolamentazione, è: chi attaccherà la presa alla nave? Chi vende in concreto questa elettricità? Si è fatta una verifica sui sistemi di trasmissione dell’energia elettrica per capire se sono adeguati a questa nuova domanda?”. E ancora: “Nei terminal l’equipment è composto da macchinari che sono sempre più elettrici, così come lo saranno le navi: la fonte elettrica dell’energia consumata dev’essere verde”, altrimenti non si può parlare davvero di energia pulita. Scalisi ha poi sollevato anche un altro tema: “Quali sono oggi gli iter per fare gli investimenti ad esempio in pannelli fotovoltaici e altri interventi che i terminalisti devono seguire?”. Tutto domande che ad oggi ancora non hanno trovato risposta.

Qualche rassicurazione e spiegazione ha provato a darla Sonia Sandei, Head of Electrification di Enel, che, intervenendo durante un panel tutto al femminile organizzato da Assiterminal, ha detto: “Il modello dev’essere quello del servizio gestito con una partnership pubblico-privata. Saremo in grado di presentare una proposta chiara già nelle prossime settimane; si tratterà di un servizio che viene reso al terminalista e che avrà un costo”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, April 19th, 2023 at 2:30 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.