

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dibattito sullo stato dell'arte del cold ironing in Italia al Propeller Livorno

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 27th, 2024

Fra le soluzioni per agevolare la transizione energetica nello shipping il cold ironing, quindi la possibilità per le navi di attingere l'energia dalle banchine dei porti, ricopre un ruolo importante anche per migliorare la qualità della vita delle città che si affacciano sugli scali.

Di questo si è parlato nel convegno intitolato “L’energia per la transizione passa dalla nave alla banchina, fino all’indotto retro-portuale” organizzato dal Propeller Club di Livorno, guidato dalla presidente Maria Gloria Giani Pollastrini che ha voluto mettere intorno al tavolo tutti i soggetti coinvolti nella filiera di questo tema: Giacomo Rispoli, amministratore delegato di MyRechemical, Damiano Landi per conto di Terna, il segretario generale di Fise Uniport Paolo Ferrandino, Daniele Ciulli, direttore generale Spezia e Carrara Cruise Terminal e Luca Brandimarte, responsabile Ports, Logistics & Competition di Assarmatori, nonché consigliere del Propeller labronico.

Le complesse tematiche trattate sono state esplorate partendo dai combustibili bio con Giacomo Rispoli di MyRechemical. I biocombustibili sono in grado non solo di ridurre quasi totalmente le emissioni ma nel futuro prossimo, grazie all’innovativo ‘metanolo circolare’ di passare dalla tecnologia di incenerimento di rifiuti solidi indifferenziati alla tecnologia di trasformazione e riutilizzo in metanolo, permettendo così di eliminare un tipo di rifiuto difficilissimo da smaltire, evitando di incorrere nelle sanzioni Ue e avvicinando al termine la vita degli inceneritori ancora esistenti con grandi risultati in termini di qualità e quantità del prodotto finale.

Il tema della transizione energetica si è poi spostato sulle banchine e quindi sul cold ironing in particolare, con Damiano Landi di Terna – network delle reti elettriche europee dove i sistemi elettrici integrati assicurano l’erogazione di energia elettrica nelle città e quindi anche nei porti. Le prospettive che il cold ironing può dare ai porti sarebbero importanti, la dimostrazione è il lavoro iniziato dalla società in fase pre-covid a Trieste, attualmente avanzato fino al punto di poter alimentare a breve sui due lati della banchina “Bersaglieri” due meganavi da crociera in contemporanea senza alcun impatto sull’ambiente.

Per gli operatori ha parlato Paolo Ferrandino di Fise Uniport, che ha invitato a considerare la dimensione planetaria ormai raggiunta dal trasporto marittimo e la necessità che il collegamento elettrico sia ovunque disponibile con un servizio gestito con criteri di efficienza ed efficacia. Ferrandino ha ricordato i compiti delle varie entità nella distribuzione dell’elettricità in banchina e

la necessità di interlocuzione fra terminalisti e AdSP sia per quantificare il fabbisogno energetico su di esse, sia per le modalità e tempistiche della realizzazione degli impianti in aree operative e in banchina.

Anche dal lato del concessionario di un servizio di interesse generale come Spezia & Carrara Cruise Terminal per voce di Daniele Ciulli, settore dunque crocieristico e molto attento alle questioni ambientali, è stato ricordato che alla Spezia le 200 navi previste quest'anno sono tutte adeguate a ricevere elettricità a terra, ma che questo non accade in tutti i porti e riguardo al costo ha esortato a uniformarlo nei vari porti.

Sul cold ironing Luca Brandimarte, nel trarre le conclusioni del convegno, ha richiamato l'attenzione del cluster su alcune questioni: che sulle banchine di tutti i porti dove sono previsti gli interventi (53 su 62 totali) siano adeguate le strutture di terra da parte dell'AdSP che ne risponde e che deve rispettare le norme sulla concorrenza. C'è poi il tema della tariffazione di energia elettrica: oggi più onerosa del carburante fossile e da ultimo i modelli di gestione. Chi gestirà operativamente il servizio, cioè chi metterà il proprio personale formato in banchina? "Il tema – ha detto Brandimarte – è ancora aperto; chi lo gestirà dovrà sottostare alle regole di concorrenza e quindi far sì che sia efficiente, inoltre ancora da ben definire è il tema delle responsabilità. Di certo la transizione impatta su tutta la filiera e per questo occorre unità di intenti a tutti i livelli, soprattutto nei singoli livelli locali".

C.G.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, February 27th, 2024 at 10:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.