

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Il Consiglio dei Ministri ha sbloccato il cold ironing nel porto di Bari

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 12th, 2024

Il porto di Bari potrà avere il suo cold ironing, ovvero l'elettrificazione delle banchine. Il Consiglio dei Ministri ha dato infatti il suo via libera al progetto superando il dissenso espresso dalla Sovrintendenza per la Città Metropolitana di Bari e dal Comune di Bari.

Una nota dell'esecutivo annuncia infatti che "il Consiglio dei Ministri, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, ha deliberato il superamento del dissenso espresso dalla Sovrintendenza per la Città Metropolitana di Bari e dal Comune di Bari in merito al progetto concernente 'Lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing nei porti di Bari e Brindisi'. La delibera tiene conto del necessario bilanciamento degli interessi pubblici coinvolti, costituiti, da un lato, dalla finalità di conservazione del contesto ambientale e paesaggistico e, dall'altro, dall'esigenza di realizzare un'opera pubblica inserita nella programmazione nazionale e finalizzata alla riqualificazione, in chiave energetica "green", del porto di Bari. In funzione del principio di integrazione delle tutele, funzionale al perseguimento dello sviluppo sostenibile nella sua più ampia accezione, è stata accolta quindi la posizione dell'Autorità portuale di Bari e della Regione Puglia, superando il dissenso espresso dalla Soprintendenza per la Città Metropolitana di Bari e dal Comune di Bari".

La questione era stata portata all'ordine del giorno dell'Esecutivo dal ministro per gli Affari europei, il Sud, le Politiche di coesione e il Pnrr, Raffaele Fitto, direttamente coinvolto, assieme al ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale attraverso un dossier nel quale si faceva presente che un porto è "del tutto privo di naturalità", essendo "caratterizzato da luoghi ampiamente antropizzati e tipici degli ambienti portuali (banchine, piazzali, attrezzature, stazioni marittime, grandi aree di sosta per auto e trailer, etc.)".

Ad eccepire la decisione era stata anche la Regione Puglia che aveva evidenziato che in base al Pptr (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale) e alle norme urbanistiche vigenti, tale vincolo di fatto non sussiste.

L'impasse burocratico era nato nel corso della Conferenza di Servizi, avviata nello scorso mese di maggio, finalizzata ad ottenere l'autorizzazione unica Zes e che vedeva coinvolti Adsp Mar Adriatico Meridionale, Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per le province di Brindisi e Lecce, Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la provincia di Bari,

Regione Puglia, Città Metropolitana di Bari, Provincia di Brindisi, Comuni di Bari e di Brindisi, Autorità di Bacino distrettuale dell’Appennino meridionale, Agenzia del Demanio, Agenzia delle Dogane, Capitaneria di porto di Bari, Capitaneria di porto di Brindisi e Consorzio Asi di Brindisi.

Per Bari, la Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari e Ufficio Paesaggio del Comune di Bari sollevarono la presunta incompatibilità tra l’intervento (tettoie fotovoltaiche a servizio dei parcheggi già esistenti) e il vincolo paesaggistico relativo ai “territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea della battigia”.

“Non posso che ringraziare il Ministro Fitto, l’intero Consiglio dei Ministri e la Regione Puglia nella persona del presidente Emiliano, del Capo di gabinetto prof. Catalano e del direttore del Dipartimento urbanistica arch. Lasorella per aver sostenuto il diritto della città di Bari ad avere un porto green e sostenibile, in cui le emissioni siano limitate al massimo” ha commentato il presidente dell’Ente portuale Ugo Patroni Griffi. “Una storia di ordinaria burocrazia fortunatamente, in questo caso, a lieto fine per lo sviluppo del porto, l’ambiente e la salute dei cittadini”.

Il progetto prevede la realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l’utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l’autoproduzione dell’energia elettrica necessaria, limitando sensibilmente emissioni di CO<sub>2</sub>, ossidi di azoto e polveri sottili, nonché l’impatto acustico.

E’ prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica, a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall’attivazione dei sistemi di cold ironing.

Più in particolare nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi presso la Darsena di Ponente. Considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare l’impianto considerando la contemporaneità di due navi ro-ro/ro-pax o, in alternativa, di una nave ro-pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV.

Nel porto di Brindisi, invece, verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare. L’impianto sarà dimensionato in modo da garantire l’alimentazione contemporanea di due navi ro-ro/ro-pax, attraverso l’installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell’impianto che consenta anche l’attracco di navi da crociera.

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali (catena del freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali, ecc.), rendendo più attrattivo l’ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati dalle compagnie.

L’obiettivo è, dunque, evitare che i motori, nel periodo di ormeggio in porto, rimangano accesi con il seguito di emissioni inquinanti nell’aria. Durante la sosta in banchina, infatti, i motori a propulsione delle navi vengono spenti; tuttavia, per garantire l’erogazione dei servizi a bordo si utilizzano motori diesel ausiliari che comportano consumo di combustibile ed emissione di gas di scarico.

L'importo è finanziato nell'ambito del PAC 2014/2020 (Programma di Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), a cui l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale era stato ammesso a finanziamento, classificandosi al 2° posto, su 14 presentati.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, March 12th, 2024 at 8:30 am 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.