

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Nel porto storico di Genova poste le fondamenta per elettrificare tutte le banchine passeggeri

Nicola Capuzzo · Saturday, October 4th, 2025

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale informa di aver completato la prima porzione delle fondazioni che ospiteranno la cabina di trasformazione e l'infrastruttura che accoglierà i quattro trasformatori destinati all'elettrificazione completa dei terminal crociere e traghetti a Genova.

L'ente portuale fa sapere che, parallelamente, sono in corso d'opera i lavori per la seconda parte della soletta che dovrà ricevere i quadri elettrici, mentre le strutture prefabbricate della cabina sono in fase di realizzazione. L'installazione fisica delle cabine è prevista per il prossimo dicembre 2025. Questo consentirà l'avvio delle prime prove di elettrificazione su Ponte Dei Mille Ponente e Ponte Andrea Doria Ponente, banchine del comparto crociere, entro marzo 2026. "Una volta completate le connessioni elettriche e le prove funzionali delle due banchine sarà in corso di realizzazione il progetto 'Cold Ironing Genova Add-on'" spiega inoltre il dirigente dell'area Tecnica e Ambiente, Fabrizio Mansueto.

Il sistema permetterà di alimentare le navi in sosta direttamente dalla rete elettrica nazionale, eliminando la necessità di utilizzare i generatori di bordo. Il beneficio immediato sarà una significativa riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e particolato fine, che contribuirà in modo netto al miglioramento della qualità dell'aria e della vivibilità dei quartieri limitrofi. L'iniziativa, evidenzia la nota dell'ente portuale, si allinea perfettamente con le politiche europee di decarbonizzazione dei trasporti.

A regime, l'infrastruttura fornirà una potenza di 60 Mw permettendo la connessione elettrica simultanea di tutte le unità ormeggiate nei comparti crociere e traghetti. Si prospetta inoltre, per il futuro, la possibilità di alimentare il sistema tramite una smart grid portuale basata su fonti rinnovabili, in particolare il fotovoltaico.

Questo avanzamento dal lato tecnico, comunicato da Palazzo San Giorgio, giunge in un contesto segnato da precedenti rallentamenti. Come già evidenziato nel novembre 2024 da un'[indagine di SHIPPING ITALY su questo tema](#) il cronoprogramma per l'elettrificazione del terminal passeggeri aveva accumulato un ritardo significativo: il termine di dicembre 2025 per i lavori sulle crociere al tempo era già stato indicato ed evidenziava un ritardo di circa due anni rispetto alle previsioni iniziali del contratto siglato nel 2022.

La criticità maggiore riguardava quella relativa alle banchine dei traghetti (ro-pax), le cui emissioni sono al centro delle proteste dei comitati locali. A fine 2024, il destino di questi moli era ancora incerto, con l'Adsp che aveva richiesto, e ottenuto, un nuovo finanziamento Pnrr da 32 milioni di euro per il progetto 'Cold Ironing Genova Add-on'.

Seppure l'annuncio attuale non specifichi se la scadenza di marzo 2026 per le prove funzionali si estenda anche alle banchine per traghetti ro-pax, dichiara come obiettivo "il garantire la connessione simultanea a tutti i ponti di attracco delle navi del comparto 'crociere e traghetti' grazie ai 60 Mw", e lascia intendere che si stia lavorando per una piena integrazione del sistema.

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

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Saturday, October 4th, 2025 at 9:30 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.