

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Cold ironing, armatori pronti ma i porti frenano: appello per infrastrutture e regole certe

Nicola Capuzzo · Monday, May 25th, 2026

**Napoli** – Il cold ironing è destinato a diventare uno dei pilastri della decarbonizzazione del trasporto marittimo europeo, ma la sua concreta applicazione nei porti italiani presenta ancora numerose incognite. È questa la fotografia emersa dal Business Meeting “Traghetti e Ro-Ro” organizzato da SHIPPING ITALY a Napoli, dove armatori, autorità portuali, fornitori di tecnologia e operatori logistici hanno evidenziato come il settore stia investendo per adeguare le flotte, mentre restano aperte le questioni legate alle infrastrutture energetiche, ai costi e alle procedure operative.

Il tema centrale emerso dal confronto riguarda proprio il divario tra la disponibilità delle navi e quella delle infrastrutture di terra. Molti armatori hanno infatti già predisposto le proprie unità al collegamento elettrico in banchina, ma attendono che i porti siano in grado di offrire energia sufficiente e condizioni operative certe.

“Abbiamo già sei navi predisposte per il collegamento al cold ironing, due di nuova costruzione e quattro in retrofit – dice Giovanni Giustiniano, direttore tecnico della flotta Moby – ma la transizione non può essere considerata soltanto dal punto di vista della nave. Deve coinvolgere l’intero sistema: porto, logistica, passeggeri, merci e operatori. Restano ancora da chiarire aspetti fondamentali come le procedure operative, i costi, le responsabilità dei soggetti coinvolti e soprattutto la formazione delle persone che dovranno gestire questi collegamenti. La tecnologia deve semplificare il lavoro, non renderlo più complesso. Per questo è necessario preparare tutto il sistema e non soltanto le navi”.

Anche Guido Raso, managing director di Dfds-Samer Terminal, ha sottolineato come il problema non sia esclusivamente tecnologico. “A Trieste l’infrastruttura per il cold ironing è già disponibile – dice Raso – ma manca ancora una disciplina operativa chiara. Occorre stabilire chi collega fisicamente il cavo alla nave, quali standard applicare, quali siano le responsabilità in caso di malfunzionamenti, come viene misurata l’energia consumata e chi sostiene determinati costi. Senza un quadro normativo e procedurale definito il rischio è di avere infrastrutture realizzate ma non pienamente utilizzabili”.

Se le compagnie navali chiedono regole certe, le autorità portuali richiamano l’attenzione su un’altra questione: la disponibilità dell’energia. “Analizzando i report sullo stato dell’arte dell’elettrificazione delle banchine ho sempre espresso alcune perplessità sulla concreta

applicazione del cold ironing nel settore marittimo – dice Eliseo Cuccaro, presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale -. Nel porto di Napoli sarebbe necessaria una nuova cabina primaria che dovrebbe essere realizzata in pieno centro cittadino e sia Terna sia Enel hanno evidenziato notevoli difficoltà per un intervento di questo tipo, tra l’altro in un edificio sottoposto ai vincoli della Soprintendenza. Inoltre, oggi non produciamo ancora abbastanza energia realmente pulita per soddisfare questi fabbisogni. Diversa è la situazione di Salerno, dove stiamo realizzando una cabina primaria e saremo presto in grado di offrire questa possibilità”.

Lo stesso interrogativo è stato posto dagli armatori che già operano con navi predisposte alle nuove tecnologie. “La domanda che ci poniamo come operatori è molto semplice – afferma Ivana Melillo, energy transition manager di Gnv -: dove troveremo tutta l’energia necessaria? A Genova, ad esempio, dovremo alimentare contemporaneamente tre navi da crociera e sei traghetti con richieste energetiche enormi. Le nostre nuove navi sono già predisposte per il cold ironing e stiamo investendo per adeguare anche quelle esistenti, ma il collo di bottiglia resta rappresentato dalla disponibilità di energia, dalle reti di distribuzione, dalle tariffe e dalle infrastrutture necessarie per portare questa potenza in banchina. Armatore e porto oggi dialogano molto più di prima proprio perché queste sfide possono essere affrontate soltanto insieme”.

Accanto ai problemi infrastrutturali emerge poi il tema dell’effettiva applicabilità del cold ironing alle diverse tipologie di traffico. È il caso dei collegamenti veloci, dove i tempi di permanenza in porto rendono particolarmente complessa l’elettrificazione. “Spesso si tende a trasferire nel Mediterraneo modelli sviluppati nel Nord Europa – osserva Pino Musolino, amministratore delegato di Alilauro – senza considerare le differenze operative. Nel nostro caso parliamo di unità veloci che effettuano soste di pochi minuti tra una corsa e l’altra (*alle isole del Golfo di Napoli, ndr*). Non esistono oggi le condizioni tecniche per effettuare ricariche significative in tempi così ridotti e non esistono nemmeno infrastrutture adeguate per garantire le potenze necessarie. Il Mediterraneo ha caratteristiche completamente diverse rispetto al Mare del Nord, dove magari un traghetto resta in sosta sei ore, e richiede soluzioni costruite sulle proprie specificità operative”.

Dal lato tecnologico il messaggio è invece quello della complementarità delle soluzioni. “Il cold ironing è certamente uno degli strumenti disponibili per la decarbonizzazione – spiega Daniele Bindella di Abb – ma non esiste una soluzione unica. Serve un approccio multitecnologico che integri elettrificazione, batterie, sistemi ibridi e altre tecnologie. Le batterie possono avere un ruolo importante sia a bordo sia a terra, contribuendo a gestire i picchi di domanda energetica e a supportare le infrastrutture portuali. L’aspetto fondamentale è individuare di volta in volta la tecnologia più adatta al profilo operativo di ciascuna nave e di ciascun porto”.

Il settore non contesta l’obiettivo del cold ironing e sta già investendo per adeguarsi alle nuove normative. Le criticità riguardano piuttosto la capacità delle infrastrutture energetiche nazionali di sostenere questa trasformazione, la definizione delle regole operative e la necessità di tenere conto delle peculiarità del traffico marittimo mediterraneo. Il problema, quindi, non è più se collegare le navi alla rete elettrica in porto, ma come garantire che energia, infrastrutture e procedure siano realmente disponibili quando l’obbligo entrerà a regime.

**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**

Grimaldi cresce in Asia con nuove linee verso Filippine, India e Vietnam

Armatori e cantieri in sintonia: “Sostegni pubblici per costruire traghetti in Italia”

Nei nuovi ordini di traghetti quasi scomparse le propulsioni tradizionali

Videoclip e immagini del Business Meeting “Traghetti e Ro-Ro” di SHIPPING ITALY a Napoli

This entry was posted on Monday, May 25th, 2026 at 10:30 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.