

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI
Magazine on line di economia del mare e dei trasporti

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

Contenuto per gli Abbonati S2S+

LOGISTICA

PORTI Lavoro portuale

SHIPPING Navi

L'energia per la transizione, dalla nave all'area retroportuale via banchina: cold-ironing, svolta epocale per il cluster marittimo

Giani (Propeller Livorno): "Emergono grandi potenzialità, ma la situazione è molto frastagliata". Brandimarte (Assarmatori): "Level playing field, livello di costi, modelli di governance e responsabilità fra le tematiche da indagare"

29 FEBBRAIO 2024 ALLE ORE 17:53



Il convegno al Propeller: da destra Maria Gloria Giani Pollastrini, Damiano Landi, Luca Brandimarte, Giacomo Rispoli, Paolo Ferrandino e Daniele Ciulli

di Elisabetta Arrighi

Livorno - Le proteste contro gli sbuffi neri dai fumaioli delle navi a banchina, negli ultimi anni, sono state numerose. È accaduto in varie città dove il waterfront è a diretto contatto con le aree residenziali.

Ad esempio a Livorno: qui gli abitanti del quartiere Venezia e limitrofi, ovvero il cuore storico dell'area urbana, hanno fatto sentire più volte con forza la loro voce preoccupati soprattutto per i fumaioli dei traghetti e delle navi da crociera che arrivano ai moli a ridosso del centro cittadino.

Nonostante qualche miglioramento arrivato grazie anche a ordinanze della Capitaneria di Porto, è arrivato il momento di andare oltre visto che siamo ormai entrati con forza nell'ottica di una transizione ecologica anche per le navi. Di conseguenza il processo di decarbonizzazione dei porti e del trasporto via mare si pone come elemento fondamentale per poter modificare in meglio la qualità della vita delle persone.

È recente, proprio a Livorno, un'ordinanza dell'autorità marittima relativa all'utilizzo di carburanti "puliti" da parte delle navi che entrano in porto. Così il Propeller club ha organizzato un convegno nel quale si è parlato in maniera approfondita del cold-ironing, cioè la possibilità di alimentare le navi durante la sosta a banchina con energia elettrica.

"Il quadro della situazione è ancora molto frastagliato; ma siamo di fronte ad una svolta epocale per il cluster marittimo e portuale. Giusto quindi prendere in debita considerazione anche tutte le criticità per far sì che l'infrastruttura, una volta realizzata, possa centrare gli ambiziosi obiettivi che tutti stiamo cercando" ha affermato Gloria Giani Pollastrini presidente del Propeller labronico introducendo il convegno 'L'energia per la transizione passa dalla nave alla banchina fino all'indotto retroportuale'.



La platea del convegno al Propeller di Livorno

Dopo quello della presidente, gli interventi di Giacomo Rispoli, CEO di Myrechemical (tecnologie di conversione chimica dei rifiuti per la produzione di metanolo, idrogeno, etanolo e derivati circolari), Damiano Landi per conto di Terna, del segretario generale di FISE Uniport Paolo Ferrandino e di Daniele Ciulli, General Manager Spezia e Carrara Cruise Terminal.

Provando a esaminare a tutto tondo la questione decarbonizzazione "sono emerse le grandi potenzialità che sono sotto gli occhi di tutti, ma anche le complessità legate, oltre che alla realizzazione il cui procedimento è già in corso a Livorno come in diversi altri scali italiani, alla gestione dell'infrastruttura stessa e ai profili di responsabilità che ne derivano" ha aggiunto Giani.

Non è proprio una cosa semplicissima mettere in piedi l'infrastruttura, è stato spiegato, e questo vale anche per l'alimentazione e la gestione: una complessità da analizzare velocemente visto che i fondi per l'implementazione sono legati al PNRR e hanno quindi una scadenza ravvicinata.

Ma prendiamo in considerazione il fatto che questo impianto sia già pronto chiavi in mano e cerchiamo di capire un po' di cose.

“Ci sono tre tematiche da indagare” ha detto l'avvocato Luca Brandimarte, responsabile Ports, Logistics & Competition di Assarmatori nonché consigliere del Propeller livornese.

“In primo luogo uno dei principali aspetti riguarda il mantenimento del *level playing field* a livello concorrenziale in banchina, che rischierebbe di essere alterato qualora non tutti i porti e quindi i terminal dovessero essere dotati di tali impianti. Per questo è senz'altro auspicabile un adeguato controllo sul livello di concorrenza strettamente connesso peraltro all'efficienza delle Autorità di Sistema Portuale, anche in ragione del fatto che queste ultime svolgono, nei fatti, attività d'impresa come ribadito anche dalla recente sentenza del Tribunale dell'Unione Europea e che quindi devono giocoforza sottostare al rispetto delle regole di concorrenza”.

Al secondo punto vi è la tematica legata ai costi. L'energia elettrica - intesa sia come tariffa sia come servizio - risulta attualmente più costosa rispetto al carburante di origine fossile. In questo senso, posto che per quanto riguarda i contratti (ad esempio) di fornitura dell'energia sarebbe opportuno non prevedere delle durate eccessivamente lunghe al fine di scongiurare eventuali situazioni che potrebbero portare ad un aumento dei costi, per colmare questo gap “potrebbe essere utilizzata parte dei fondi generati dal sistema ETS che, come specificato all'interno dell'articolo 10 della Direttiva (UE) n. 959/2023, dovranno essere necessariamente impiegati per specifici interventi nell'ambito della decarbonizzazione del trasporto marittimo” ha proposto Brandimarte.



Un traghetto ormeggiato alla Cala Sgarallino del porto di Livorno,
nell'area urbana del quartiere Venezia

E si arriva al terzo punto evidenziato da Assarmatori; una questione legata ai possibili modelli di governance degli impianti.

“Una volta realizzata l’infrastruttura e messa a disposizione dell’utenza portuale si pone, ancora una volta, il dilemma su come identificare le modalità con cui dovrebbe essere gestito il servizio, così come le relative attività di manutenzione dell’impianto. Nella sostanza il tema è quello di chi fa cosa e soprattutto di chi gestisce le frequenze e la stabilità energetica con personale dedicato in banchina ai fini dell’allaccio e delle attività di day-by-day di erogazione del servizio”.

A questo proposito è stato detto che bisognerà distinguere i terminal di grandi dimensioni rispetto a realtà minori e questo pone anche un tema che riguarda l’utilizzo del personale. Nell’ipotesi del terminalista gestore, infatti, quest’ultimo potrebbe essere chiamato a garantire la presenza costante di proprio personale adeguatamente formato all’utilizzo dell’infrastruttura, unitamente a quello tecnico.

È chiaro che, posto che tale modello potrebbe non essere attuabile per tutti i terminal, sarebbe in alternativa verosimile che il servizio di cold-ironing venisse affidato ad un apposito soggetto concessionario da parte della AdSP di competenza con la conseguenza però che questo soggetto dovrà essere efficiente e quindi sottoposto alle norme in materia di trasparenza finanziaria dei porti (Regolamento UE n. 352/2017). Per le banchine pubbliche, inoltre, la gestione e la manutenzione dell’impianto potrebbe verosimilmente ricadere sull’AdSP o, comunque, su un soggetto concessionario del servizio appositamente incaricato.

Da non dimenticare, infine, il principio di responsabilità per quanto riguarda carenze di natura infrastrutturale, eventuali attività od omissioni imputabili al soggetto che eroga il servizio, alla mancata manutenzione e / o malfunzionamento della infrastruttura, a eventuali disservizi relativi alla fornitura di energia elettrica.