

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## **Sandei (Enel): “Per il cold ironing in Italia manca la tariffa e fare squadra fra stakeholders”**

Nicola Capuzzo · Friday, May 26th, 2023

**Genova** – Cosa manca ancora per vedere entrare in funzione nei porti italiani il cosiddetto cold ironing, ovvero l’elettrificazione delle banchine?

Questa è la domanda al centro della video intervista (visibile integralmente più sotto) con Sonia Sandei, Head of electrification di Enel, trasmessa durante il 1° Business meeting di SHIPPING ITALY dedicato al mercato dei traghetti e delle navi ro-ro.

**Dott.ssa Sandei il cold ironing nei porti italiani e per le navi che scalano i porti italiani quando in concreto possiamo pensare di vederlo? Cosa manca ancora ad oggi e chi in concreto attaccherà la spina alle navi?**

“Esistono dei fondi a disposizione per l’elettrificazione dei porti italiani, sono 700 milioni messi a disposizione dal Pnrr per i 34 porti italiani che potranno elettrificarsi e, quindi, il primo passo sta nel campo delle Autorità Portuali, che devono emettere dei bandi per l’elettrificazione delle banchine.

Il secondo passaggio, che è stato fatto con il DL Concorrenza, è la definizione del cold ironing come un servizio, perchè gli armatori devono potersi approvvigionare di energia elettrica esattamente come facciamo noi privati attraverso le colonnine di ricarica elettrica con le nostre auto. Quindi devono potersi connettere all’infrastruttura di ricarica – perchè il cold ironing è una grande struttura di ricarica posizionata su una banchina – devono potersi collegare all’infrastruttura e lo devono fare a un prezzo che sia conveniente rispetto al carburante che utilizzano.

Il fatto di poter utilizzare il cold ironing e l’aver messo a disposizione il PNRR questi fondi è giustificato dal fatto che, per fare in modo che i nostri porti siano competitivi, dobbiamo fare in modo che le nostre città e, quindi, anche i nostri porti siano decarbonizzati, che significa abbiano minori emissioni acustiche e in atmosfera.

Quindi diciamo che due grossi passi avanti verso l’elettrificazione sono stati fatti, adesso manca un prezzo, una tariffa che sia competitiva per gli armatori per potersi approvvigionare di energia elettrica.”

**Manca la decisione di una tariffa? Compito che spetta ad Arera (Autorità di Regolazione per**

## **Energia Reti e Ambiente)...**

“Le Autorità Portuali devono prendere atto che in questo momento è passato un modello di servizio che, nei bandi che verranno emessi e che riguardano il cold ironing, non si dovrà soltanto prevedere la costruzione dell’infrastruttura, ma si dovrà prevedere l’esercizio di un servizio.

Questo è il vero tema che è cambiato nell’ultimo periodo. Quindi, non solo costruire una struttura, ma esercire un servizio, perchè altrimenti rischiamo di avere delle cattedrali nel deserto, quindi di avere infrastrutture che non vengono utilizzate. Quindi i nuovi bandi dovranno recepire il cold ironing come un servizio. Questo è il primo step.

L’ultimo, come ha correttamente detto, è l’identificazione di una tariffa che spetta a chi deve definire le tariffe e questa è una richiesta che arriva a molti stakeholder dal mondo allargato dei trasporti, non solo dagli armatori, ma anche dai terminalisti, da tutti coloro i quali potrebbero approvvigionarsi con la grande infrastruttura di ricarica, che, ricordiamo, consente alle navi in sosta e in manovra in porto di abbattere le emissioni di CO2 e le emissioni acustiche, quindi rappresenta uno strumento di sostenibilità ambientale ma deve essere anche un elemento di sostenibilità economica.

**Se capisco bene il messaggio che emerge dalle sue parole è che oggi, per passare dalla teoria ai fatti, serve un lavoro di squadra tra i vari soggetti coinvolti (pubblici e privati). E’ così o serve altro?**

“Serve assolutamente un lavoro di squadra. Oggi si chiamano ‘tavoli multi-stakeholder’, ma concretamente si tratta di un lavoro di squadra. Bisogna operare tutti insieme in modalità filiera, una terminologia che va molto di moda, ma bisognerebbe metterla in execution piuttosto che parlarne.

Quindi un tavolo unico in cui ci siano i rappresentanti delle singole categorie, gli operatori elettrici e ci siano le port authority, insieme al Ministero naturalmente, perchè questo è un lavoro che va fatto insieme. Perchè, ripeto, il modello di servizio deve essere esattamente identico a quello che già applichiamo nell’ambito della mobilità elettrica.

Quindi perchè dobbiamo sforzarci quando esiste già un modello efficace che è quello della mobilità? Dobbiamo trasporlo in ambito portuale”.

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

This entry was posted on Friday, May 26th, 2023 at 5:30 pm and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.