

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Brasile (Global Service) presenta il nuovo progetto Fuel (Full Electric)

Nicola Capuzzo · Saturday, June 1st, 2024

Raffaele Brasile è il fondatore di Global Service, realtà che nasce a Livorno nel 2001, specializzata nella manutenzione e riparazione dei mezzi pesanti sulle banchine e oggi anche noleggiatrice di ben 80 mezzi di questo tipo nei maggiori porti italiani. Nel tempo la società si è estesa dal porto di Livorno anche sui porti di Genova e Trieste con circa 100 dipendenti dislocati sulle tre sedi, operativi H24.

Global Service, holding di tre società (Gs Genova, Gs Trieste e Crane Service), si distingue per il suo ramo di ricerca concentrato soprattutto sui temi della sicurezza, formazione e transizione energetica in ambito portuale. La società condivide progetti con il centro universitario Scuola Superiore Sant'Anna, con il quale attraverso lo spin-off Brt Srl, ha sviluppato oltre 10 anni fa un centro formativo dotato di simulatori di mezzi per gli operatori portuali, che verrà utilizzato anche nel nuovo progetto Fuel (Full Electric) di cui parliamo con Raffaele Brasile in questa intervista per SHIPPING ITALY.

Brasile, da cosa muove il progetto full electric sui grandi mezzi di movimentazione e l'autonomia energetica elettrica all'interno del porto?

“Negli ultimi 5 o 6 anni con la spinta della transizione energetica i grandi costruttori si sono interessati a costruire in versione elettrica anche quei grandi mezzi, tradizionalmente a diesel, che movimentano pesi da 20-40 tonnellate come quelli dei container, oltre a quelli con portata entro le 6-7 tonnellate che sono già da tempo sul mercato. Queste grandi macchine però presentano problemi di utilizzo continuativo, da qui nasce il nostro studio mirato a redigere uno stato dell'arte dal quale partire.”

I problemi nascono da quello che era ritenuto il principale ostacolo dell'elettricità, ovvero la poca potenza che non permette di movimentare grandi pesi?

“Quel problema è stato superato, ma ne esistono altri. Ora la durata è inferiore alle 10 ore di lavoro consecutivo che penalizza la macchina elettrica rispetto a quella a endotermica. C'è poi il grande handicap della necessità di ricarica delle batterie in un ciclo normalmente completo di lavoro di 24 ore: un problema che si pensa di risolvere con la doppia batteria ma che prevede una crescita esponenziale dei costi. Inoltre, sui grandi porti, come Genova, dove lavorano 50-60 trattori e 30

stk, occorrerebbe una potenza di energia enorme per ricaricarli tutti: c'è quindi anche un problema infrastrutturale da risolvere.”

Cosa prevede lo studio per superare i paletti attuali per l'applicazione dell'elettrico in questo settore?

“Ho voluto intraprendere il progetto del full electric perché credo rappresenti il futuro in attesa dell'idrogeno la cui tecnologia ha bisogno di tempi lunghi per progredire. Il nostro studio cerca di allungare i tempi di resa delle macchine e di ridurre i tempi di sosta in maniera tale da poterle utilizzare sempre di più, facendo compiere loro percorsi più brevi. Oggi tutte le macchine, anche le nostre a Genova, hanno una scatola nera che registra il loro lavoro. Con la collaborazione di un'azienda specializzata nel monitoraggio dei percorsi stiamo pensando di adattarla a queste macchine e trovare soluzioni per creare una macchina comparabile il più possibile a quella endotermica. Stiamo lavorando con l'università Sant'Anna e con la Regione per cercare di rilevare i problemi perché se davvero dobbiamo andare verso la transizione ci sono dei punti da risolvere.”

Quali tipi di macchine portuali sarebbero interessate al passaggio all'elettrico?

“Le grandi macchine come le ship to shore, rtg e mobile crane, sono già elettriche ma esiste una sorta di 'buco' fra queste e i carrellini da 6-7 tonnellate, anch'essi già pronti, che riguarda i reach steacker, i frontali e i trattori. La questione comunque non riguarda solo i containers. Tuttora la cellulosa viene movimentata con carrelli endotermici quando potrebbero essere utilizzati quelli elettrici. In questo momento quasi tutti i mezzi che trasportano dalle 8 alle 50 tonnellate, sono diesel. Nonostante esista tutta la gamma dei mezzi ad alimentazione elettrica grazie a costruttori esteri e italiani, nei porti si trovano a macchia di leopardo. In Italia non c'è ancora il reach steacker elettrico, casolo la Terberg sta facendo girare un trattore nei terminal a scopo dimostrativo. Il problema è dato dal costo più alto dei mezzi elettrici che le imprese non si sentono di affrontare. Ma se vogliamo cambiare davvero le cose non possiamo pretendere di spendere per il nuovo e innovativo quello che spendevamo prima.”

Nel dettaglio cosa prevede il progetto Full Electric?

“Prevede il raggiungimento dell'obiettivo di aumentare l'efficienza della macchina con ridotti consumi di energia, quindi delle batterie. Verranno portate nella nostra sede di Livorno, all'Interporto A. Vespucci, due macchine (una endotermica e una elettrica) sulle quali verranno eseguiti la maggioranza dei test (altri saranno eseguiti in porto). Su queste eseguiranno upgrade per capire se possiamo avere la disponibilità della macchina più a lungo e provare anche i sistemi alternativi (sostituzione batterie, tempi di sosta) confrontando i risultati dei due diversi sistemi. Il progetto, che ha avuto l'apporto anche dell'AdSP Mts e dell'Interporto, è stato presentato alla Regione Toscana. Lo studio durerà 18 mesi.”

A livello di porti europei a che punto siamo con l'avanzamento dei grandi mezzi elettrici?

“In Europa esistono porti dove lavorano i grandi mezzi elettrici ma sono pochi. In Italia appunto non ce ne sono. Ma va detto che alcuni grossi gruppi come Psa, Samer, Hhla ad esempio stanno indirizzando i nuovi acquisti verso una transizione profonda. Dalle informazioni che ho ricevuto a Genova inseriranno in via sperimentale circa 4 trattori elettrici ed anche altri terminal si stanno organizzando in questo senso.”

Per quello che riguarda la manutenzione dei mezzi elettrici che cosa cambierà?

“Dovremo tutti fare dei corsi di specializzazione, anche i nostri operatori che sono specializzati nell’elettronica avranno bisogno di un upgrade. A metà giugno faremo proprio un corso organizzato dalla Terberg Italia su queste macchine. E’ necessario prepararci in tempo. Tra l’altro queste macchine oltre ad avere una diversa tecnologia presentano il rischio delle tensioni elevate e l’operatore deve essere estremamente preparato.”

La Global Service si distingue per essere specializzata nella manutenzione e riparazione proprio dei grandi mezzi portuali nei maggiori porti italiani a da diversi anni è attiva anche nel noleggio; come siete organizzati?

“Siamo tra i pochi a mantenere e riparare grandi mezzi in tutta Italia e a noleggiare questo tipo di mezzi che, per la loro dimensione, vengono noleggiati solo dalle case costruttrici. Nei porti di Livorno, Genova e Trieste siamo attivi H24 con il nostro personale nelle attività di service diretto. A Genova e Livorno abbiamo circa 50 dei nostri mezzi noleggiati; ma fra i nostri clienti, sia per le riparazioni che per i noleggi, ci sono grandi realtà che operano in tutta Italia, da San Giorgio di Nogaro a Gioia Tauro, “passando” per Savona, La Spezia, Civitavecchia etc.. A Livorno abbiamo l’incarico delle manutenzioni di tutti mezzi del Terminal Darsena Toscana e anche di quelli di Lorenzini, Marter Neri ed altri.”

Come siete riusciti ad accumulare tutta questa esperienza?

“Ho iniziato a dedicarmi alle riparazioni di navi da ragazzo, nel cantiere di mio padre, che un giorno per fare una piccola riparazione mi mandò su una gru: lì è nata la mia passione per questi mezzi, che ho poi voluto conoscere e riparare fino a farne un’attività che sono arrivato a svolgere nei vari porti italiani. Nel ’97 la dirigenza del Terminal Darsena Toscana, dandomi fiducia, mi affidò la manutenzione di tutti i suoi mezzi dopo avermi fatto visitare i maggiori porti del Nord Europa confrontandomi con i loro tecnici. La grande opportunità avuta mi spinse ad assumere trenta ragazzi appena diplomati elettricisti elettronici, che sono ancora con me, insieme a tutti gli altri che si sono aggiunti.”

E il salto a Genova e a Trieste?

“Ho avuto modo di conoscere i direttori tecnici di Genova, attraverso la loro esperienza siamo cresciuti e il rapporto è proseguito con loro allargandosi anche ai più importanti terminali genovesi. A Genova ad esempio abbiamo dato supporto lavorando alle prime gru low profile e le ultime gooseneck di Zpmc, cantiere che ho potuto visitare in due occasioni per confrontarmi con i suoi tecnici. A Trieste, area portuale in grande sviluppo, lavoriamo con Tmt, Hhla Plt, Samer e Gruppo Midolini ed altri da circa 6 anni.”

Quali sono i vostri progetti futuri come Global Service?

“Entro quest’anno inizieremo il refitting completo dei nostri mezzi motivati dal fatto che, dopo il Covid e la guerra in Ucraina, i loro prezzi sono aumentati del 20% ed ora chi ne ha bisogno deve sopportare prezzi altissimi. Rimettendo queste macchine come nuove sul mercato, sia del noleggio che della vendita, a prezzi ragionevoli, pensiamo di incontrare le esigenze di chi non vuole impegnarsi in investimenti di questo genere.

Il nostro progetto futuro riguarda invece proprio la transizione verso l’elettrico di tutta la nostra numerosa flotta, di cui circa un terzo ha solo tre anni; è un progetto che comporterà un grande dispendio economico, ma in cui crediamo fermamente.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

“Mare, Finanza e Assicurazioni”: i panelist del Business Meeting del 14 giugno a Genova

This entry was posted on Saturday, June 1st, 2024 at 10:15 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.