

Cold ironing, Merlo (Federlogistica): è ora di elettrificare le banchine

Per il presidente dell'associazione delle imprese logistiche, l'ostacolo in Italia starebbe nell'assenza di regia. Le navi da crociera e i traghetti "potrebbero già collegarsi alla rete elettrica"



Luigi Merlo, presidente di Federlogistica

«L'elettificazione delle banchine portuali rappresenta oggi l'unica risposta realistica e concreta rispetto al tema energetico ambientale e portuale, dando attuazione alle linee guida in sede comunitaria». Lo ha detto in una nota il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, parlando del "cold ironing", l'alimentazione delle navi in sosta nei porti con l'energia di terra, permettendogli di spegnere i motori ausiliari e quindi di emettere gas serra in città. «I ministeri competenti – continua Merlo - hanno stanziato le risorse necessarie per realizzare le infrastrutture, ma rischiano subire pesantissimi ritardi con uno scenario a macchia di leopardo, caratterizzato in alcuni casi da assenza di progetti, oppure da progetti già superati, non in grado di rispondere alle reali esigenze».

Il cold ironing non è adatto a tutte le navi, per via delle differenti stazze e delle differenti esigenze logistiche, tra navi puramente cargo, rinfusiere, petroliere, traghetti e portacontainer. «Pressoché la totalità delle navi da crociera, una quota crescente di traghetti e molte navi cargo – afferma Merlo – potrebbero già oggi collegarsi alla rete elettrica delle banchine in quanto già predisposte. Ma sono necessarie risposte e indicazioni chiare che solo una regia unica nazionale anche fra i ministeri competenti è in grado oggi di sbloccare: occorre cioè una struttura in capo al MIMS in grado di predisporre progetti adeguati, garantire la tempistica degli appalti e, attraverso un rapporto strutturale con i fornitori di energia, assicurare forniture adeguate al fabbisogno di energia per ogni porto».

Risposte altrettanto rapide, conclude Merlo, dovranno essere fornite in tema di costi di queste forniture di energia, oggi troppo alti per le navi e incomparabili rispetto a costi più bassi derivanti dall'utilizzo, come accade oggi, del carburante tradizionale.