

# ECONOMIA & MARITTIMO

COSÌ LE NAVI POTRANNO SPEGNERE I MOTORI E RIDURRE I FUMI DELLE CIMINIERE

## Porto di Genova La svolta elettrica sarà entro il 2023

L'annuncio di Conte: i soldi arriveranno dal Recovery Fund  
Il sindaco Bucci: «Era una delle nostre richieste al governo»

Simone Gallotti / GENOVA

In tre anni il porto di Genova sarà quasi interamente elettrificato, mancherà solo la parte merci di Sampierdarena «che è in continua evoluzione» spiega Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale. Anche Savona si sta elettrificando: gli scali liguri, insieme a Trieste, sono al centro dei progetti che l'Italia vuole farsi finanziare dall'Europa, come ha spiegato il premier Giuseppe Conte nell'intervista rilasciata ieri a *Repubblica*. È il *cold ironing* la svolta verde della banchine: la possibilità per le navi di attaccarsi a speciali prese elettriche presenti in banchina, così da poter spegnere i motori durante la sosta in porto e ridurre a zero le emissioni, perché tutta l'energia di cui ha bisogno l'equipaggio viene fornita da terra. «È uno dei tasselli principali del programma di riduzione delle emissioni varato dallo shipping - spiega ancora Signorini -. L'elettrificazione delle banchine è un capitolo, poi c'è il carburante pulito come previsto dalle norma-



PAOLO EMILIO SIGNORINI  
PRESIDENTE AUTORITÀ DI SISTEMA  
DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

«Se ci saranno i fondi da Bruxelles potremo liberare risorse importanti per il completamento del waterfront»

tive Imo 2020, infine il gas naturale liquefatto come nuovo propellente per le navi». E Genova sul primo fronte si è già mossa. «Era nella lettera che abbiamo mandato a Roma» conferma il sindaco Marco Bucci.

I SOLDI DALL'EUROPA E DA ROMA

Se le parole di Conte saranno confermate, per Genova si aprono opportunità diverse. Perché oggi gli interventi di *cold ironing* delle banchine sono già finanziati. «Fanno parte di quel tesoretto da 800 milioni che doveva ancora essere distribuito ai porti dal ministero delle Infrastrutture e trasporti» spiega Signorini. Significa che i 20 milioni per elettrificare la parte passeggeri dello scalo e i 10 per i moli di Savona, potrebbero essere liberati se a coprirli sarà il Recovery Fund. «Non è una mera partita di giro: si tratta di risorse che potrebbero essere così spostate sul waterfront genovese». «Il progetto è finanziato, ma c'è una parte del molo di sottoflutto della Fiera, sino al faro verde che va ristrutturato: abbiamo un piano e quel-



Al terminal Psa di Genova-Pra' l'elettrificazione delle banchine sarà pronta a gennaio

**20**  
i milioni finanziati dal governo per elettrificare i terminal passeggeri

la potrebbe essere la destinazione dei soldi "risparmiati" spiega nel dettaglio il sindaco. In un colpo solo Genova accelererebbe su due capitoli, dando impulso alla trasformazione della città.

LE SPINE IN PORTO

Il piano per spegnere i motori delle navi in riparazione nei bacini del porto storico è già stato completato. L'Authority aveva dato il via all'installazione delle prese, e ora quella parte dello scalo così vicina alle case è stata elettrificata. Il prossimo passo è il terminal

**10**  
i milioni di euro per trasformare i porti di Savona e Vado Ligure

Psa nel ponente genovese. «A gennaio saremo in grado di offrire alle compagnie cargo che scalano al terminal Psa, la possibilità di usufruire dell'elettrificazione» dice Signorini, grazie ad un co-finanziamento dell'Unione Europea. Per il terminal traghetti e per quello crociere invece i tempi prevedono il completamento entro il 2023: «È il tempo necessario per aggiudicare e poi realizzare l'elettrificazione in quella parte dello scalo» spiega Signorini. Ma i tempi coincidono con i diktat europei, che impongono la realizzazio-

**800**  
i milioni totali del tesoretto dei porti distribuiti dal Mit alle Authority

ne in tre anni e la spesa dei fondi in sei. Ecco perché Genova è in vantaggio su altri progetti, almeno sul fronte dell'elettrificazione delle banchine. Per sfruttare appieno le potenzialità del servizio, le navi dovranno essere predisposte con una "spina" che consenta l'attacco all'infrastruttura terrestre: «Non è un servizio banale: dobbiamo garantire energia a navi sempre più grandi. Ma con i test effettuati, abbiamo verificato che il nostro sistema è in grado di reggere alla richiesta» dice Signorini. —

BlueMed, ma non solo: il cavo di Facebook arriverà a Genova dopo aver circumnavigato l'Africa, Vado sarà connessa a Hong Kong

## Le rotte globali del web partono dalla Liguria

IL CASO

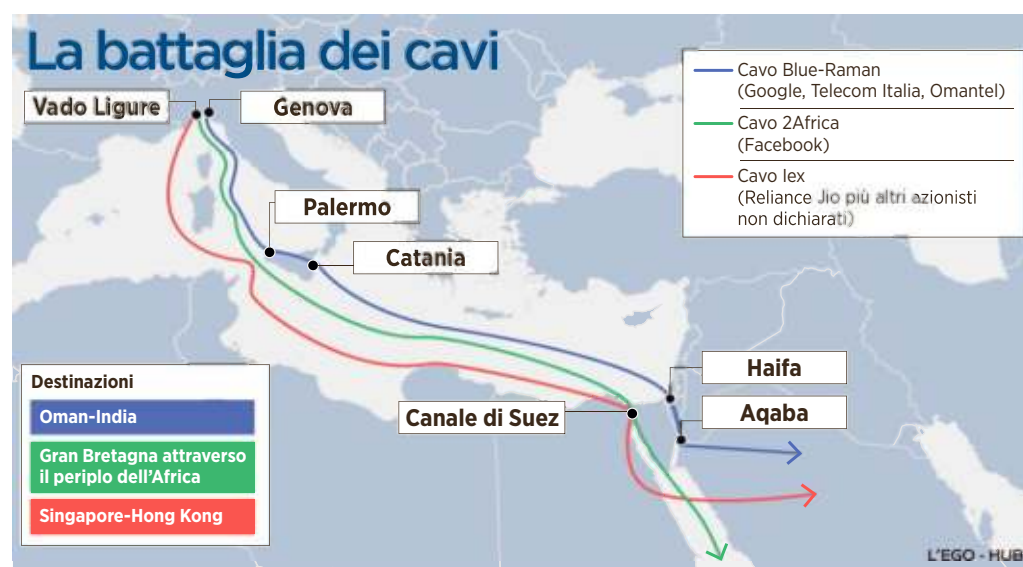
Francesco Margiocco / GENOVA

Parliamo tanto di dati nel cloud, nelle nuvole, ma i dati sono in fondo al mare, dove corrono lungo 1,2 milioni di chilometri di cavi in fibra ottica da Marsiglia a New York, da Londra a Hong Kong, nel tempo che impieghiamo a leggere questa parola. Nel 2022 anche Genova e Savona diventeranno due snodi del traffico internet sottomarino.

È noto il progetto di Sparkle, sussidiaria di Tim, di un cavo da Genova a Palermo: si chiamerà BlueMed e verrà posato, dicono fonti aziendali, tra il 2021 e il 2022. Meno noto è il fatto che BlueMed è parte del progetto molto più grande, BlueRaman, di un cavo

che da Genova, passando per Israele, Arabia Saudita e Oman, arriverà in India, a Mumbai. È l'ultima grande iniziativa di Google per creare un'infrastruttura Internet mondiale e rispondere alla domanda in forte crescita degli utenti. La crescita di connettività tra l'Europa e l'India aiuterebbe Google a spargere i suoi data center nel mondo e a raggiungere i suoi rivali Amazon e Microsoft nel settore del cloud-computing. L'opera è finanziata da un consorzio cui partecipano Sparkle e la compagnia telefonica dell'Oman, Omantel, oltre alla capofila Google.

La maggioranza dei cavi presenti sui fondali è stata progettata e posata dalle grandi compagnie di telecomunicazione, ma nell'ultimo decennio le Big Tech hanno cominciato a prendere il sopravven-



to. Non a caso, il secondo dei tre cavi che approderanno in Liguria ha Facebook tra i suoi promotori. Si chiamerà 2Africa, partirà dall'Inghilterra per circumnavigare l'Africa e, at-

traverso Suez, risalire il Mediterraneo e approdare a Genova e poi in Francia e Spagna. Alle sue spalle ha anche lui un consorzio dove, con Facebook, siedono Vodafone,

Orange, Telecom Egypt, China Mobile International e altri. A Genova, l'infrastruttura per l'approdo del cavo, con il "tombino di atterraggio" e la "landing station" che ospita

gli apparati di alimentazione e trasmissione, sarà realizzata da Retelit, azienda italiana, diretta da Federico Protti, specializzata in infrastrutture telefoniche. «Il cavo sarà pronto a fine 2022 e sarà esteso fino a Milano, che è lo snodo più importante del Sud Europa», dice Giuseppe Sini, responsabile dell'unità di business internazionale di Retelit. «L'altro cavo ligure sarà pronto pochi mesi dopo». L'altro cavo è una delle ramificazioni di Iex, India-Europe-Xpress, il terzo dei tre progetti eurasiatici che toccheranno la Liguria, questa volta Vado Ligure, Savona, spingendosi nel Mar Rosso, nel Mare Arabico e nel Golfo del Bengala fino a Singapore e Hong Kong. Dei promotori di questo progetto si sa meno. L'unico al momento uscito allo scoperto è Reliance Jio, società indiana di tlc. La Liguria, dice Sini, «sarà un punto di arrivo dei cavi. Genova potrà attrarre data center e società Internet. L'Italia potrà diventare punto di riferimento internazionale». —