



GNV estende il piano di alimentazione elettrica da terra delle navi

di Redazione

Prosegue il percorso di decarbonizzazione della flotta di GNV, che nei giorni scorsi ha raggiunto due importanti traguardi nell'adozione del cold ironing, il sistema che consente alle navi di alimentarsi dalla rete elettrica di terra durante la sosta in porto, spegnendo i generatori di bordo e riducendo così emissioni atmosferiche e rumore.

La compagnia ha infatti completato con esito positivo i test del sistema installato a bordo di GNV Aurora nel porto di Barcellona e ha compiuto un ulteriore passo verso l'entrata in servizio dell'impianto installato su GNV Excellent, attualmente impegnata sulle rotte del Maghreb con scalo a Sète, in Francia.

Questi risultati confermano il percorso di transizione energetica intrapreso da GNV, finalizzato a migliorare l'efficienza operativa delle proprie navi e a ridurre l'impatto ambientale delle operazioni portuali, con benefici concreti per la qualità dell'aria e per le comunità che vivono nelle aree portuali.

Test superati per GNV Aurora a Barcellona

Le prove effettuate a Barcellona hanno verificato il corretto funzionamento del sistema di alimentazione elettrica da terra installato su GNV Aurora, consentendo alla nave di ricevere energia direttamente dalla rete portuale.

Durante i test sono stati controllati i quadri elettrici di bordo e tutti gli apparati dedicati alla gestione dell'energia proveniente dall'infrastruttura terrestre. L'esito positivo conferma che il sistema è pronto per l'impiego operativo non appena saranno disponibili tutte le condizioni necessarie per il collegamento alla rete elettrica del porto.

GNV Aurora è la seconda nave della compagnia alimentata a gas naturale liquefatto (GNL) e rappresenta uno dei simboli del programma di rinnovamento della flotta. Fa parte della prima serie di unità di nuova generazione costruite dal cantiere cinese GSI ed è stata progettata con soluzioni tecnologiche orientate all'efficienza energetica e alla sostenibilità ambientale.

Grazie all'impiego del GNL e alle tecnologie di bordo, Aurora consentirà una riduzione delle emissioni di CO₂ fino al 50% per unità di carico trasportata rispetto alle navi della precedente generazione.

L'unità presenta una stazza lorda di circa 53.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri e una larghezza di 29,6 metri. Può raggiungere una velocità massima di 25 nodi, ospitare oltre 1.700 passeggeri in 426 cabine e trasportare fino a 2.780 metri lineari di carico.

Nei prossimi mesi GNV prevede di effettuare analoghi test anche sulle altre tre nuove unità della flotta - Polaris, Orion e Virgo - oltre a proseguire l'installazione degli impianti di cold ironing su ulteriori navi già in servizio.



1

Excellent verso l'avvio operativo a Sète

Importanti progressi anche per GNV Excellent, dove sono stati completati con successo i test di sicurezza del nuovo impianto di alimentazione elettrica da terra installato a bordo.

Le prove, svolte nel porto francese di Sète in occasione delle celebrazioni per il 360° anniversario dello scalo, hanno consentito di verificare il corretto funzionamento delle nuove apparecchiature e la capacità della nave di alimentare i propri impianti attraverso la rete elettrica portuale durante la permanenza in banchina.

Nelle prossime settimane è prevista l'ultima prova tecnica, durante la quale saranno spenti i generatori di bordo mentre la nave sarà collegata alla rete elettrica del porto. Una volta completata anche questa fase, Excellent potrà entrare in esercizio con il sistema di cold ironing, riducendo sensibilmente emissioni atmosferiche, fumi e rumorosità durante la sosta.

Cos'è il cold ironing

Il cold ironing rappresenta una delle principali tecnologie per la decarbonizzazione delle attività portuali. Collegando la nave alla rete elettrica di terra durante la permanenza in banchina è possibile spegnere i generatori di bordo, eliminando quasi completamente le emissioni dirette di anidride carbonica, ossidi di azoto e di zolfo prodotte durante la sosta, oltre a ridurre in maniera significativa il rumore.

"Stiamo investendo in soluzioni tecnologiche concrete, capaci di ridurre in modo significativo le emissioni non solo in navigazione, grazie all'impiego del GNL, ma anche durante la sosta in porto, attraverso l'alimentazione elettrica da terra", ha dichiarato Matteo Catani, amministratore delegato di GNV. "Questo risultato testimonia la solidità delle scelte industriali adottate e rafforza il nostro impegno verso un modello di trasporto marittimo sempre più efficiente e responsabile, in linea con gli obiettivi di transizione energetica del settore e del Gruppo di cui GNV fa parte".



2

Redazione - 24 luglio 2026

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003