

Le misure del PNRR per i porti: il Progetto “Green Ports”

14 dicembre 2021

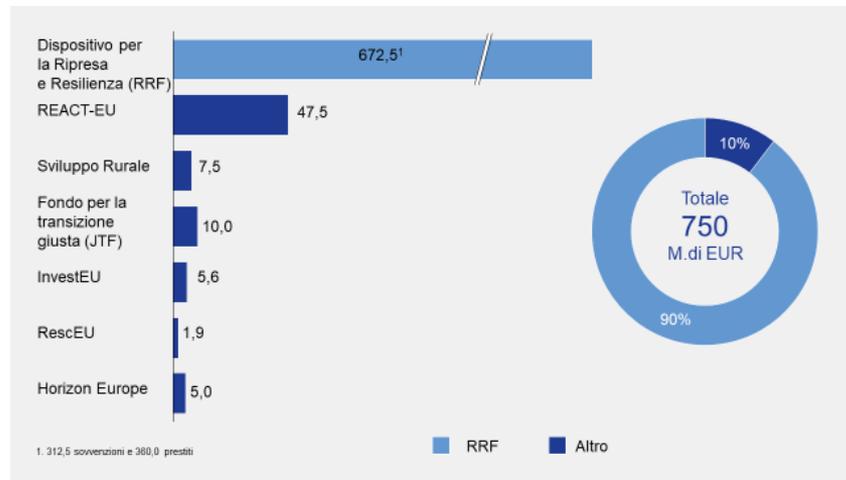


Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ligure Occidentale





Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (NGEU), il pacchetto da 750 miliardi di euro concordato dall'Unione Europea in risposta alla crisi pandemica. La principale componente del programma NGEU è il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (*Recovery and Resilience Facility*, RRF), che ha una durata di sei anni, dal 2021 al 2026, e una dimensione totale di 672,5 miliardi di euro (312,5 sovvenzioni, i restanti 360 miliardi prestiti a tassi agevolati).



Fonte: Commissione Europea: Next Generation EU - Dispositivi e risorse disponibili, miliardi di euro
Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF): 672,5¹

1. 312,5 sovvenzioni e 360,0 prestiti
2. 313,3 sovvenzioni e 360,0 prestiti



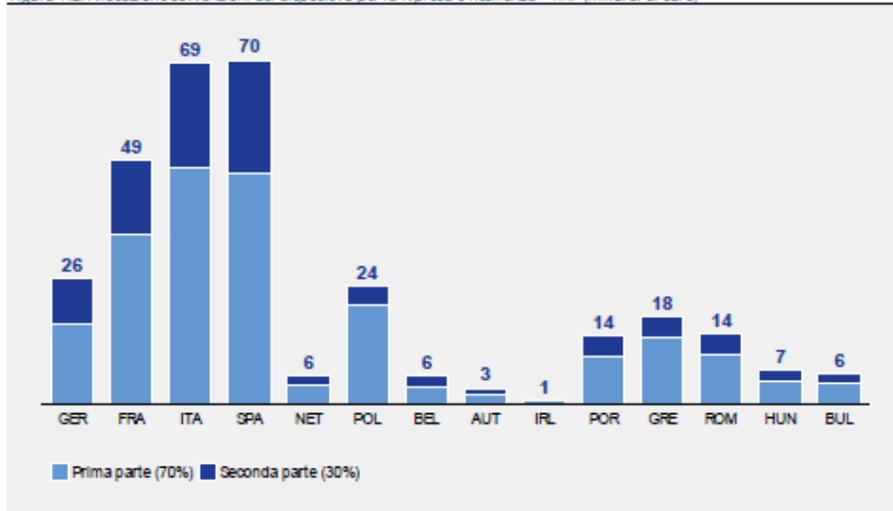
L’iniziativa NGEU prevede notevoli risorse per Paesi come l’Italia che, pur caratterizzati da livelli di reddito *pro capite* in linea con la media UE, hanno recentemente sofferto di bassa crescita economica ed elevata disoccupazione.

I fondi del NGEU possono permettere al nostro Paese di rilanciare gli investimenti e far crescere l’occupazione, anche per riprendere il processo di convergenza verso i Paesi più ricchi dell’UE.

Il Regolamento RRF (Recovery and Resilience Facility) enuncia le sei grandi aree di intervento (pilastri) sui quali i PNRR si dovranno focalizzare:

- Transizione verde
- Trasformazione digitale
- Crescita intelligente, sostenibile e inclusiva
- Coesione sociale e territoriale
- Salute e resilienza economica, sociale e istituzionale
- Politiche per le nuove generazioni, l’infanzia e i giovani

Figura 1.2: Allocazione sovvenzioni del dispositivo per la Ripresa e Resilienza – RRF (miliardi di euro)



Fonte: Commissione europea





PNRR - presentato alla Commissione Europea il [30 aprile u.s.](#), con il quale lo Stato italiano , al fine di accedere ai fondi del [Next Generation EU](#), ha presentato un piano contenente progetti, misure e riforme per l'attuazione di investimenti [da realizzare nel periodo 2021-2026](#) in specifiche aree di intervento riconducibili a [6 pilastri fondamentali](#).

Il piano presentato dall'Italia si sviluppa intorno a [3 assi strategici](#):

- Digitalizzazione e innovazione
- Transizione ecologica
- Inclusione sociale

e si articola a sua volta in [16 componenti](#) raggruppate in [6 Missioni](#).





Il PNRR presentato dall'Italia prevede investimenti pari a **191,5 miliardi di euro** e un coerente pacchetto di riforme finanziati attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e per **30,6 miliardi** attraverso il **Fondo complementare** istituito con il [Decreto Legge n.59 del 6 maggio 2021](#) a valere sullo scostamento pluriennale di bilancio approvato nel [Consiglio dei ministri del 15 aprile](#).

Il totale dei fondi previsti ammonta a € **222,1 miliardi**. Sono stati stanziati, inoltre, entro il 2032, ulteriori **26 miliardi** da destinare alla realizzazione di opere specifiche e per il reintegro delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione.

Nel complesso si potrà quindi disporre di circa **248 miliardi di euro**. A tali risorse, si aggiungono quelle rese disponibili dal programma REACT-EU che, come previsto dalla normativa UE, vengono spese negli anni 2021-2023. Si tratta di fondi per ulteriori **13 miliardi**.





Le Linee guida elaborate dalla Commissione Europea per l'elaborazione dei PNRR identificano le Componenti come gli ambiti **in cui aggregare progetti di investimento e riforma dei Piani stessi.**

Ciascuna componente riflette riforme e priorità di investimento in un determinato settore o area di intervento, ovvero attività e temi correlati, finalizzati ad affrontare sfide specifiche e che formino un pacchetto coerente di misure complementari.

Il Piano si articola in sedici Componenti, raggruppate in sei Missioni. Queste ultime sono articolate in linea con i sei Pilastri menzionati dal Regolamento RRF e illustrati nel precedente paragrafo, sebbene la formulazione segua una sequenza e una aggregazione lievemente differente



Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo

Sostiene la transizione digitale del Paese, nella modernizzazione della pubblica amministrazione, nelle infrastrutture di comunicazione e nel sistema produttivo. Ha l'obiettivo di garantire la copertura di tutto il territorio con reti a banda ultra-larga, migliorare la competitività delle filiere industriali, agevolare l'internazionalizzazione delle imprese. Investe inoltre sul rilancio di due settori che caratterizzano l'Italia: il turismo e la cultura.



Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica

È volta a realizzare la transizione verde ed ecologica della società e dell'economia per rendere il sistema sostenibile e garantire la sua competitività. Comprende interventi per l'agricoltura sostenibile e per migliorare la capacità di gestione dei rifiuti; programmi di investimento e ricerca per le fonti di energia rinnovabili; investimenti per lo sviluppo delle principali filiere industriali della transizione ecologica e la mobilità sostenibile. Prevede inoltre azioni per l'efficientamento del patrimonio immobiliare pubblico e privato; e iniziative per il contrasto al dissesto idrogeologico, per salvaguardare e promuovere la biodiversità del territorio, e per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento e la gestione sostenibile ed efficiente delle risorse idriche.



Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile

Si pone l'obiettivo di rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria nazionale e potenziare la rete ferroviaria regionale, con una particolare attenzione al Mezzogiorno. Potenzia i servizi di trasporto merci secondo una logica intermodale in relazione al sistema degli aeroporti. Promuove l'ottimizzazione e la digitalizzazione del traffico aereo. Punta a garantire l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti.



Missione 4: Istruzione e ricerca

Punta a colmare le carenze strutturali, quantitative e qualitative, dell'offerta di servizi di istruzione nel nostro Paese, in tutto in ciclo formativo. Prevede l'aumento dell'offerta di posti negli asili nido, favorisce l'accesso all'università, rafforza gli strumenti di orientamento e riforma il reclutamento e la formazione degli insegnanti. Include anche un significativo rafforzamento dei sistemi di ricerca di base e applicata e nuovi strumenti per il trasferimento tecnologico, per innalzare il potenziale di crescita.



Missione 5: Coesione e inclusione

Investe nelle infrastrutture sociali, rafforza le politiche attive del lavoro e sostiene il sistema duale e imprenditoriale femminile. Migliora il sistema di protezione per le situazioni di fragilità sociale ed economica, per le famiglie, per la genitorialità. Promuove inoltre il ruolo dello sport come fattore di inclusione. Un'attenzione specifica è riservata alla coesione territoriale, col rafforzamento delle Zone Economiche Speciali e la Strategia nazionale delle aree interne. Potenzia il Servizio Civile Universale e promuove il ruolo del terzo settore nelle politiche pubbliche.



Missione 6: Salute

È focalizzata su due obiettivi: il rafforzamento della prevenzione e dell'assistenza sul territorio, con l'integrazione tra servizi sanitari e sociali, e l'ammodernamento delle dotazioni tecnologiche del Servizio Sanitario Nazionale (SSN). Potenzia il Fascicolo Sanitario Elettronico e lo sviluppo della telemedicina. Sostiene le competenze tecniche, digitali e manageriali del personale del sistema sanitario, oltre a promuovere la ricerca scientifica in ambito biomedico e sanitario.





PNRR - Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile:

1. Le risorse destinate a questa missione ammontano a **€ 25,4 miliardi**.



2. L'intermodalità e la logistica sono la seconda componente (M3C2) per **€0,63 miliardi**
3. La componente si divide a sua volta in due ambiti di intervento:
 - Sviluppo del sistema portuale (M3C2.1) per **€0,27mld** costituiti da prestiti (*loans*);
 - Intermodalità e logistica integrata (M3C2.2) per **€0,36mld** costituiti da sovvenzioni (*grants*);





Gli obiettivi comuni a tutti gli investimenti sono:

- La decarbonizzazione e la riduzione delle emissioni di CO2 (es. + connessioni ferroviarie);
- Maggiore connettività territoriale per ridurre i tempi di percorrenza;
- Digitalizzazione delle reti di trasporto e miglioramento della sicurezza di ponti; viadotti, ecc.
- Potenziamento collegamenti ferroviari in particolare per il Sud per aumentare la competitività dei sistemi produttivi





Gli obiettivi specifici della **Componente 2 «Interventi e logistica integrata»** sono:

- Potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata;
- Miglioramento della sostenibilità ambientale, resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti;
- Digitalizzazione della catena logistica e del traffico aereo;
- Riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione delle merci.





M3C2. 1 SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE

I progetti riguardano interventi di riforma sui porti che, insieme agli investimenti previsti a valere sui fondi nazionali, sono finalizzati a garantire l'intermodalità con le grandi linee di comunicazione europee, sviluppando collegamenti con i traffici oceanici e con quelli intermediterranei, aumentando la dinamicità e la competitività del sistema portuale italiano, in un'ottica di riduzione delle emissioni climalteranti. Gli investimenti legati a questa componente consentiranno un aumento dei volumi di passeggeri (che nel 2019 si attestavano a 56 milioni, di cui 12 milioni da navi da crociera) e merci (nel 2019 479 milioni di tonnellate), comportando una sostanziale riduzione del traffico stradale. Allo stesso tempo, essi contribuiranno alla creazione di posti di lavoro, non solo nelle aree portuali ma anche nell'entroterra, stimolando lo sviluppo economico sia a livello locale che nazionale.

Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica

Al fine di ottenere una visione strategica unitaria del sistema portuale italiano, sarà predisposto l'aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) sia a livello di Piano Regolatore Portuale (PRP).

Riforma 1.2: Attuazione del regolamento che definisce l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali

L'obiettivo del regolamento è quello di definire le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari

Riforma 1.3: Semplificare le procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing

La riforma consiste nella definizione e approvazione di procedure semplificate per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio

Investimento 1.1: Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti (Green Ports)

Il Progetto Green Ports, che vede come attuatori le nove AdSP del Centro Nord, si pone come obiettivo quello di rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi volti all'efficientamento ed alla riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali. Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il Progetto Green Ports, inoltre, mira a promuovere la conservazione del patrimonio naturalistico e della biodiversità. Nel caso di specie, l'obiettivo di carattere ambientale sarà perseguito attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. Si ritiene che il progetto è destinato a dare un contributo alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% entro il 2030.





Oltre alle risorse previste dal PNRR, sono stati previsti €30,6 miliardi di risorse nazionali per gli anni dal 2021 al 2026, confluiti nel

Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR

Il piano è stato approvato con il Decreto Legge n.59 del 6 maggio 2021 convertito con la L. 101 del 1/7/2021).

I fondi assegnati al MIMS ammontano a €9.760 milioni





I fondi assegnati al MIMS ammontano a €9.760 milioni ripartiti su vari assi di cui alla Tabella (art. 1, commi 1-2-decies e 6-9 L. 101/2021)

Comma 2, lettera c) - Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Importo
1) Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - Bus ¹		62,12	80,74	159,01	173,91	124,22	600
2) Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - Navi	45	54,2	128,8	222	200	150	800
3) Rafforzamento delle linee ferroviarie regionali ²	150	360	405	376,9	248,1	10	1.550,00
4) Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci	60	50	40	30	20		200
5) Strade sicure - Messa in sicurezza e implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24 - A25)	150	150	90	337	223	50	1000
6) Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale	25	50	100	100	100	75	450
7) Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	300	400	320	270	130	50	1.470,00
8) Aumento selettivo della capacità portuale	72	85	83	90	60		390
9) Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale	20,41	52,79	68,93	46,65	47,79	13,43	250
10) Efficientamento energetico	3	7	10	10	10	10	50
11) Elettificazione delle banchine	80	150	160	140	160	10	700
12) Strategia Nazionale Aree Interne - Miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade, inclusa la manutenzione straordinaria anche rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico o a situazioni di limitazione della circolazione	20	50	30	50	100	50	300
13) Sicuro, verde e sociale: riqualificazione edilizia residenziale pubblica	200	400	350	350	350	350	2.000,00
TOTALE	1.125,41	1.871,11	1.866,47	2.181,56	1.822,80	892,65	9.760,00





- Asse sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici - per un valore complessivo €1,470 miliardi - finalizzati a migliorare l'accessibilità anche attraverso interventi di rafforzamento e consolidamento di dighe, moli, banchine, ecc. anche per consentire l'adeguamento al crescente tonnellaggio delle navi.
- All'AdSP in questo ambito sono state riconosciuti importanti risorse per 2 opere di protezione a mare:
 - ✓ €500 milioni quale co-finanziamento per la realizzazione della Nuova Diga di Genova (1° fase)
 - ✓ €45 milioni quale co-finanziamento per la realizzazione della Nuova Diga di Savona (1° fase)





- Asse **elettrificazione delle banchine** (cold ironing) sono stanziati **€700 milioni**. L'investimento riguarda 34 porti, di cui 32 della rete TEN-T, e consiste nella realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica alle navi in fase di ormeggio, in modo da ridurre l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo.
- All'AdSP in questo ambito sono state riconosciute nel corso del 2020 apposite contribuzioni ministeriali con **decreto del MIMS n. 353 del 13/08/2020**: "Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese" per l'elettrificazione:
 - ✓ delle banchine del Porto di Genova per €19,2 milioni
 - ✓ delle banchine del Porto di Savona per €10,2 milioni





[Programma Green Ports](#) - 25 agosto 2021 pubblicato dal Ministero della Transizione Ecologica (MITE) l'avviso di manifestazione di interesse per la formulazione da parte delle Autorità di Sistema di proposte progettuali. **Previsti €270 ML a valere sulla dotazione della componente M3C2 del piano.**

Le candidature progettuali dovranno riguardare interventi di riduzione delle emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili legati alle attività portuali e di approvvigionamento da fonti rinnovabili nelle aree portuali di competenza delle Autorità di Sistema Portuale



Legge 28 gennaio 1994, n. 84 “Riordino della legislazione in materia portuale”, all’art. 4 bis «Sostenibilità energetica»:

- comma 1, *“La pianificazione del sistema portuale deve essere rispettosa dei criteri di sostenibilità energetica e ambientale, in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia».*
- comma 2, *«A tale scopo, le Autorità di sistema portuale promuovono la redazione del documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2.»*





Tipologie interventi ammessi - Green Ports 1/2

	Tipologia di intervento	Interventi ammissibili	Risorse finanziarie (Mln€)
1	Produzione di energia da fonti rinnovabili <i>Coefficiente climatico: 100%</i>	Impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, incluse le diverse tecnologie di accumulo e/o produzione di idrogeno	70
2	Efficienza energetica degli edifici portuali <i>Coefficiente climatico: 40%</i>	Riduzione dei consumi energetici ed elettrificazione degli stessi	39
3	Efficienza energetica dei sistemi di illuminazione <i>Coefficiente climatico: 40%</i>	Sostituzione di sistemi di illuminazione poco efficienti con altri a risparmio energetico, inclusi i sistemi di controllo e gestione. È possibile, a fronte di esigenze funzionali, aumentare i punti di illuminazione fino al 20%	30
4	Mezzi di trasporto elettrici <i>Coefficiente climatico: 100%</i>	Acquisto di mezzi di servizio operanti all'interno del porto, alimentati con elettricità o idrogeno, ovvero elettrificazione dei mezzi esistenti. Ad esempio: veicoli e natanti di servizio (solo per AdSP), gru mobili, mezzi per la raccolta dei rifiuti, trattori, reach staker, elevatori, locotrattori e locomotori, tramogge e similari.	62

Gli interventi di cui al punto 4 potranno riguardare anche i Concessionari/terminalisti



5	Interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti <i>Coefficiente climatico: 100%</i>	Interventi sulla rete elettrica o altri impianti per aumentarne l'efficienza e la digitalizzazione, ovvero propedeutici alla creazione di una Port Grid, (accumuli, elettrolizzatori per la produzione di idrogeno e impianti simili)	23
6	Realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto <i>Coefficiente climatico: 100%</i>	Infrastrutture e altri dispositivi per l'alimentazione e ricarica dei mezzi elettrici o ad idrogeno	22
7	Metodi di riduzione delle emissioni, come definiti all'art 292 comma 2 lettera t) della parte V del DLgs 152/2006 smi, <i>Coefficiente climatico: 40%</i>	Metodi di riduzione delle emissioni approvati, e non. Questi ultimi, secondo quanto previsto all'art. 295 commi 19 e 20 della parte V del DLgs 152/2006 smi, dovranno attivare la procedura autorizzativa di cui all'art 295 "Combustibili marittimi", commi da 14 a 18, e ottenere la relativa autorizzazione alla sperimentazione.	24
Totale			270



I risultati che si intendono conseguire con tali interventi sono:

- Miglioramento della situazione ambientale dei porti e delle città portuali;
- Riduzione delle emissioni di CO₂ e degli inquinanti derivanti dalla combustione di combustibili fossili originati dalle attività portuali;
- Produzione di energia da fonti rinnovabili.





Fondi attribuiti alle AdSP

All. 3 a. : Ripartizione per AdSP della quota minima riservata per le proposte di cui al punto 3.1 dell'Avviso

Autorità di Sistema Portuale		Totale tonn.	Totale TEU	Unità Ro-Ro	Totale Passeggeri	soglia	tonn	teu	oro	passeggeri	Media dei coefficienti di attività	Fattore moltiplicativo (media coeff+2)/3	QUOTA BASE CORRETTA [(media coeff+2)/3]xquota base	QUOTA BASE CORRETTA E ARROTONDATA (milioni di €)
1	Mar Ligure Occidentale	67.151.934	2.669.917	550.130	4.547.261	1	1,87	3,44	1,91	1,40	2,16	1,39	34,63	35
2	Mar Ligure Orientale	18.882.849	1.490.537	19.589	649.586	1	0,53	1,92	0,07	0,20	0,68	0,89	22,32 €	22
3	Mar Tirreno Settentrionale	44.973.226	789.833	713.609	9.786.648	1	1,26	1,02	2,48	3,01	1,94	1,31	32,83 €	33
4	Mar Tirreno Centro Settentrionale	14.601.237	112.249	232.942	4.460.979	1	0,41	0,14	0,81	1,37	0,68	0,89	22,36 €	22
5	Mare Adriatico Centrale	11.804.844	176.193	143.874	1.202.973	1	0,33	0,23	0,50	0,37	0,36	0,79	19,64 €	20
6	Mare Adriatico Centro Settentrionale	26.256.248	218.138	66.853	17.536	1	0,73	0,28	0,23	0,01	0,31	0,77	19,27 €	19
7	Mare Adriatico Settentrionale	26.306.185	593.126	79.274	1.814.485	1	0,73	0,76	0,28	0,56	0,58	0,86	21,52 €	22
8	Mare Adriatico Orientale	66.091.743	790.542	227.805	189.261	1	1,85	1,02	0,79	0,06	0,93	0,98	24,40 €	24
9	Mare di Sardegna	46.268.730	151.405	558.677	6.583.298	1	1,29	0,19	1,94	2,03	1,36	1,12	28,02 €	28
Totale		322.336.996	6.991.940	2.592.753	29.252.027								225	225
Media per AdSP		35.815.222	776.882	288.084	3.250.225									
Quota base per AdSP (€)		25,000												
Proporzione riferimento		Valore medio : Valore riferimento = 1 : x												

Fonte: https://www.assoporti.it/media/8282/adsp_movimenti_portuali_2019_agg_19febbraio2021.pdf





Fondi attribuiti ai porti

All 3 b. Ripartizione per AdSP della quota riservata ai concessionari di cui all'art. 2.1 dell'Avviso

Autorità di Sistema Portuale		Totale tonn.	Totale TEU	soglia	tonn	teu	Media dei coefficienti di attività	Fattore moltiplicativo (media coeff+2)/3	QUOTA BASE CORRETTA [(media coeff+2)/3]xquota base	QUOTA BASE CORRETTA E ARROTONDATA (milioni di €)
1	Mar Ligure Occidentale	67.151.934	2.669.917	1	1,87	3,44	2,66	1,55	7.759.718,91 €	8,0
2	Mar Ligure Orientale	18.882.849	1.490.537	1	0,53	1,92	1,22	1,07	5.371.536,31 €	5,5
3	Mar Tirreno Settentrionale	44.973.226	789.833	1	1,26	1,02	1,14	1,05	5.226.976,37 €	5,0
4	Mar Tirreno Centro Settentrionale	14.601.237	112.249	1	0,41	0,14	0,28	0,76	3.793.474,12 €	4,0
5	Mare Adriatico Centrale	11.804.844	176.193	1	0,33	0,23	0,28	0,76	3.796.999,25 €	4,0
6	Mare Adriatico Centro Settentrionale	26.256.248	218.138	1	0,73	0,28	0,51	0,84	4.178.241,24 €	4,0
7	Mare Adriatico Settentrionale	26.306.185	593.126	1	0,73	0,76	0,75	0,92	4.581.639,16 €	4,5
8	Mare Adriatico Orientale	66.091.743	790.542	1	1,85	1,02	1,43	1,14	5.719.113,55 €	5,5
9	Mare di Sardegna	46.268.730	151.405	1	1,29	0,19	0,74	0,91	4.572.301,09 €	4,5
Totale		322.336.996	6.991.940						45.000.000	45,0
Media per AdSP		35.815.222	776.882							
Quota base per AdSP (€)		5.000.000								
Proporzione riferimento		Valore medio : Valore riferimento = 1 : x								

Fonte: https://www.assoporti.it/media/8282/adsp_movimenti_portuali_2019_agg_19febbraio2021.pdf





All'AdSP MLO sono destinati circa €35 milioni. Sono stati presentati progetti specifici per circa 48,13 milioni di euro.

- nel Porto di Savona - Vado per un valore complessivo di € 25,47 milioni;
- nel Porto di Genova per un valore complessivo di € 21,38 milioni;
- acquisto di mezzi di trasporto elettrici e ad idrogeno per i € 1,28 milioni.





Progetti presentati dall'AdSP MLO

Sono stati inviati al MITE, nei tempi previsti, le candidature progettuali per 20 interventi che, attraverso lo sviluppo di impianti sostenibili, ridurranno l'uso delle fonti fossili diminuendo le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti per raggiungere l'obiettivo di un porto a "impatto zero".

Al centro della progettazione dell'AdSP vi è la produzione e l'utilizzo dell'energia da pannelli fotovoltaici per l'alimentazione elettrica dell'illuminazione pubblica portuale e la fornitura di energia per la mobilità sostenibile in ambito portuale.

A Savona si prevede la realizzazione di più impianti fotovoltaici gestiti da una "Port Grid" integrata con sistemi di accumulo, che permetterà sia di gestire e controllare gli impianti elettrici (smart-grid), sia di incrementare la sostenibilità del Porto: l'energia rinnovabile prodotta sarà usata per l'alimentazione dell'illuminazione pubblica e delle colonnine di ricarica per i mezzi elettrici operativi dell'AdSP.

A Genova si prevede la realizzazione di più impianti fotovoltaici gestiti da un simile sistema di "Port Grid" evoluto, da realizzarsi nelle aree portuali industriali e commerciali di Levante e Ponente. Inoltre, è prevista l'installazione di un elettrolizzatore per la produzione di idrogeno verde, alimentato dagli stessi impianti fotovoltaici, per alimentare a idrogeno alcuni nuovi mezzi operativi dell'Autorità di Sistema Portuale.



Infine, si prevede la sostituzione di un parco macchine con 21 mezzi operativi totalmente elettrici e 5 alimentati a idrogeno.





Il MITE ha avviato un confronto con il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio, al fine di verificare la natura dei finanziamenti degli interventi previsti dal progetto Green Ports.

E' necessario che vi siano regole di allocazione contabile dei risparmi ottenuti per effetto degli interventi realizzati.



**THANK YOU FOR
YOUR ATTENTION.**

WWW.PORTSOFGENOA.COM

