

OPENCOESIONE

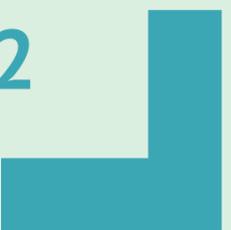
DataCard

"Le politiche di coesione e nuove tecnologie per una navigazione più ecologica"



[#WorldMaritimeDay](#)

settembre 2022

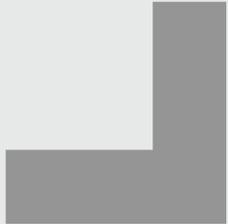




“Tra le sfide più urgenti per gli oceani e l'ambiente ci sono il cambiamento climatico, i rifiuti marini e la conservazione della biodiversità, per questo il **World Maritime Theme** scelto quest'anno è stato scelto per evidenziare le iniziative volte ad affrontarle” [scrive](#) Kitack Lim, segretario-generale dell'International Maritime Organization (IMO) presentando l'appuntamento del 29 settembre. Il tema è infatti **“Nuove tecnologie per una navigazione più ecologica”** (New technologies for greener shipping), a cui già nel ciclo di programmazione 2014-2020 la politica di coesione ha dedicato grande attenzione, in particolare nell'ambito della cooperazione territoriale europea, ma non solo. Secondo Lim, una riflessione su ciò che può rendere la navigazione più ecologica offre l'opportunità di promuovere innovazione inclusiva, ricerca e sviluppo, cooperazione tecnologica e di mostrare soluzioni per la decarbonizzazione. “Queste ambizioni - scrive il segretario IMO - andranno a beneficio di tutti, nessuno sarà lasciato indietro”.

Il percorso descritto da Lim contribuirà all'attuazione dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile, “in particolare l'SDG 13 sull'azione per il clima, l'SDG 14 sull'uso sostenibile degli oceani, mari e delle risorse marine, l'SDG 9 su industria, innovazione e infrastrutture e l'SDG 17, “che sottolinea l'importanza dei partenariati e dell'attuazione per raggiungere tutti gli Obiettivi”.

Il testo dell'[accordo di partenariato 2021-2027](#) tra l'Italia e la Commissione europea, approvato a metà luglio, sottolinea l'indirizzo della politica di coesione italiana e prevede che “partendo dalla capitalizzazione delle migliori progettualità Interreg 2014-2020, in particolare in chiave di rilevanza e sostenibilità, saranno promosse azioni di supporto alla programmazione coordinata tra Obiettivi ‘Investimenti per l'occupazione e la crescita’ (IOC) e ‘Cooperazione territoriale europea’ (CTE) funzionali all'individuazione della scala di intervento più adeguata”.





La sfida è quella di una riduzione delle emissioni globali legate al settore della navigazione, che - secondo dati diffusi dalla Commissione europea - **nel 2018** “hanno rappresentato **1.076 milioni di tonnellate di CO2** e sono state responsabili di circa il **2,9% delle emissioni globali** causate dalle attività umane”. A livello europeo, il **trasporto marittimo è un'importante fonte di emissioni di CO2**, rappresentando il 3-4% delle emissioni totali di CO2 dell'UE, ovvero oltre 144 milioni di tonnellate di CO2 nel 2019. L'esigenza di agire è legata ad alcune proiezioni secondo cui le emissioni del settore trasporto marittimo potrebbero aumentare entro il 2050 tra il 90% e il 130% (rispetto al 2008), mettendo a rischio il raggiungimento degli obiettivi dell'Accordo di Parigi.

La Commissione europea ha stabilito nel 2013 una Strategia di riduzione delle emissioni, rafforzata nel 2021 con l'approvazione del pacchetto di misure “Fit for 55”, nell'ambito dell'European Green Deal. La strategia legata al settore del trasporto marittimo si realizza in 3 fasi consecutive. La prima è quella che prevede il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di CO2 delle grandi navi che utilizzano i porti dell'UE. La seconda porta a stabilire obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra per il settore del trasporto marittimo. La terza vede ulteriori misure, comprese quelle basate sul mercato, nel medio e lungo termine. Sono ambiti, in particolare il secondo, che vedono l'apporto fondamentale della politica di coesione, anche attraverso i progetti monitorati sul portale OpenCoesione e raccontati in questa DataCard.



An aerial photograph of a port at dusk, featuring a large ship docked at a pier with several cranes. The scene is overlaid with a semi-transparent blue filter. The text is centered in white.

6 Progetti finanziati dalle politiche di coesione in Italia

Ciclo di programmazione
2007-2013 e 2014-2020

SuMo - SUSTAINABLE MOBILITY IN THE PORT CITIES OF THE SOUTHERN ADRIATIC AREA

L'obiettivo principale di SuMo è supportare gli enti coinvolti nel processo di **transizione verso la mobilità sostenibile** e allo stesso tempo favorire gli utenti finali affinché possano usufruire di servizi di intermodalità sostenibili ed efficienti. Un esempio delle azioni pilota sui territori è rappresentata da **Motoscafo ibrido per il trasporto passeggeri nel porto di Brindisi**. L'Azienda di trasporto pubblico Brindisi S.p.A. ha concluso la terza fase della costruzione del motoscafo - l'azione pilota del partner - che consiste nella realizzazione delle parti in vetroresina (scafo, consolle, panchine, traverse, ecc.), nell'allestimento scafo, nell'allestimento della coperta, dell'impianto elettrico e dell'esterno. L'azione migliorerà le esperienze di viaggio di residenti e turisti attraverso la valorizzazione di un mezzo di trasporto sostenibile e più efficiente, che ridurrà le emissioni di inquinanti atmosferici nella città di Brindisi.



Dati e figure



Costo totale

€ 1.07 Milioni (di cui € 385.650,00 per il capofila)



Durata

30 mesi



Fonte finanziaria

Interreg IPA Italia - Albania - Montenegro 14-20



Beneficiari

Società Trasporti Pubblici Brindisi S.p.A (LP) e altri partner - Comuni e Porti dell'Area di Programma



Dati e figure



Costo totale

€ 1.32 milioni (di cui 187.293,75 per uno dei beneficiari italiani indicati)



Durata

39 mesi



Fonte finanziaria

Interreg IPA ADRIATICO 14-20



Beneficiario

ART-ER S.CONSP.A e altri partner pubblici e privati dell'Area di Programma

SHIPmEnTT - STRENGTHENING INTELLECTUAL PROPERTY AND TECHNOLOGY TRANSFER PROCESSES IN GREEN SEA MOBILITY SECTORS

Il progetto si concentra sul settore della mobilità green sea e fa leva su due elementi critici delle strategie aziendali e nella gestione dell'innovazione: accesso ai finanziamenti e protezione e sfruttamento della proprietà intellettuale. I principali output del progetto saranno:

1. Sostegno diretto per la gestione della proprietà intellettuale e per l'accesso ai finanziamenti a 250 PMI, ai fini di migliorare le loro possibilità di collaborare con istituti di ricerca e attrarre risorse finanziarie
2. Facilitazione della collaborazione tra industria e università per 50 PMI: tramite la piattaforma SHIPMENTT
3. Una strategia per lo sviluppo di un ecosistema di innovazione regionale alimentato dalle tecnologie blu nel campo della mobilità verde del mare.

I beneficiari del Progetto sono istituzioni intermedie, imprese e centri di ricerca.



Il sistema pulente di GreenHull usa la forza delle bolle d'acqua di cavitazione per la pulizia

Čistilni sistem GreenHull za čiščenje uporablja moč kavitacijskih mehurčkov

GreenHull: TECNOLOGIE VERDI DI PULIZIA ECOLOGICA DELL'INCROSTAZIONE BIOLOGICA SUGLI SCAFI NELL'ALTO ADRIATICO

La sfida comune del progetto GreenHull risolve il problema dell'inquinamento grazie alla pulizia dell'incrostazione biologica sugli scafi, il che migliora le prestazioni delle navi e introduce meno specie allojene nell'ambiente. L'obiettivo del progetto è migliorare la tutela ambientale sviluppando **tecnologie verdi innovative** (ITV) e soluzioni per una gestione transfrontaliera delle acque e dei rifiuti pericolosi, potenziando l'innovazione nell'economia verde e migliorando la gestione delle acque e dei rifiuti. Gli effetti diretti sono: **2 azioni pilota** sulle tecnologie verdi innovative, provate dalle aziende per la campionatura e l'analisi dell'incrostazione biologica sugli scafi durante la pulizia delle navi (sistema robotizzato multisensoriale e subacqueo, impianto di depurazione modulare). I risultati del progetto sono utili per aziende, istituzioni di ricerca e formazione, comunità locali e politica ambientale.

Le **Strategie elaborate** e le nuove ITV consentiranno di effettuare la pulizia delle navi su basi scientifiche e in linea con la legislazione ambientale, riducendo il rischio di contaminazione dell'ambiente transfrontaliero.

Dati e figure



Costo totale

€ 959.815,89 (di cui € 185.303,53 per CORILA)



Durata

36 mesi



Fonte finanziaria

Interreg Italia-Slovenia 14-20



Beneficiari

CORILA – Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia e altri partner dell'Area di Programma

Propulsore Elettrico per la Nautica (PERNA)

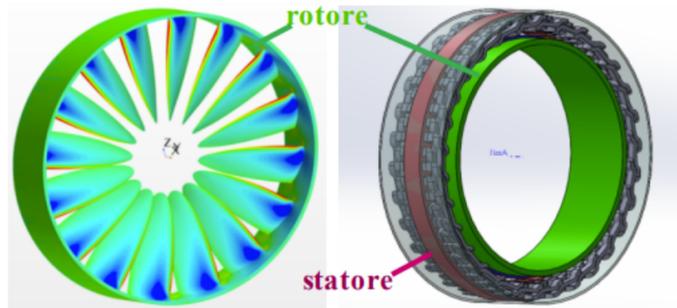


Fig. 1. Rendering dell'elica, con pale montate sulla superficie interna dei magneti permanenti montati sulla circonferenza esterna dell'elica.

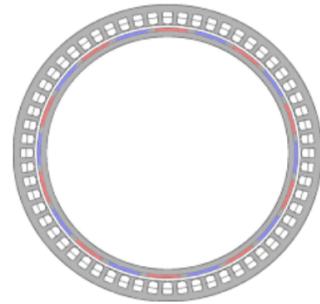


Fig. 2. Rendering del "rim motor" a magneti permanenti montato sulla circonferenza esterna dell'elica.

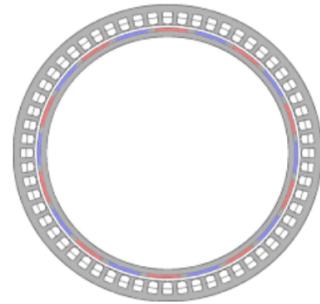


Fig. 3. Sezione del "rim motor" a magneti permanenti con rotore a magneti superficiali.

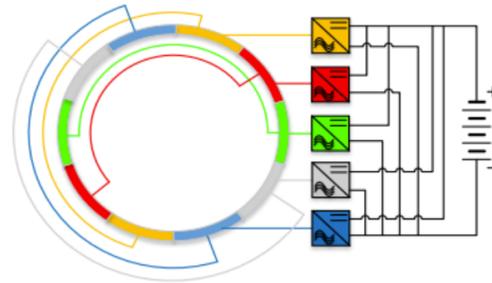


Fig. 4. Segmentazione dello statore in moduli alimentati indipendentemente da più convertitori elettronici connessi al medesimo pacco batterie.

PERNA - PROPULSORE ELETTRICO REVERSIBILE PER LA NAUTICA

Dati e figure



Costo totale

€ 100.344,00



Durata

18 mesi



Fonte finanziaria

POR FESR FRIULI VENEZIA GIULIA 14-20



Beneficiario

Università degli Studi di Trieste

Il progetto intende sviluppare un sistema di propulsione/generazione per barche a vela sostituendo il tradizionale motore endotermico con un sistema di propulsione entrobordo totalmente elettrico. L'obiettivo è efficientare al massimo il funzionamento dell'elica per avere minore potenza assunta e di conseguenza maggiore risparmio. Un'elica di questo tipo ha bisogno di meno batterie o garantisce un'autonomia di navigazione più lunga. Inoltre, nelle barche a vela quando si decide di muoversi con la sola forza del vento è possibile fare il pieno di energia grazie all'elica. Per ottenere la massima efficienza di un motore elettrico marino è importante progettare l'elica giusta.



PROMIS - LOGISTIC PROCESS MANAGEMENT AND INTELLIGENCE SYSTEM

Il progetto prevede la realizzazione di attività di **ricerca industriale** mirate allo studio di modelli, metodi, tecniche, algoritmi e approcci finalizzati all'ottenimento di una **tecnologia precompetitiva innovativa e all'avanguardia**, in grado di rendere più **efficienti ed efficaci i processi logistici** che vengono eseguiti in un terminal portuale.

L'attività di un terminale marittimo per container necessita di un sistema di gestione informatizzato che assicuri alle compagnie di navigazione tempi di crociera più brevi, standard di servizio superiori e, allo stesso tempo, permetta di massimizzare l'utilizzo del personale e degli equipaggiamenti.

Sulla base dei risultati di ricerca industriale il progetto prevede la definizione del sistema **PROMIS (logistic PROcess Management and Intelligence)** e la realizzazione di un dimostratore di ricerca che, attraverso l'implementazione delle metodologie e delle tecniche sperimentate, consenta di verificare i margini esistenti per migliorare l'efficienza delle attività logistiche e conseguentemente l'economicità complessiva di tutta la gestione del terminal portuale. I risultati della ricerca ed il dimostratore che si svilupperà saranno sperimentati presso il terminale marittimo per container del porto di Gioia Tauro gestito dalla Medcenter Container Terminal (MCT) SpA.

Dati e figure



Costo totale

€ 5.88 Milioni



Durata

44 mesi



Fonte finanziaria

PON CONV FESR RICERCA E COMPETITIVITÀ 07-13



Beneficiario

LOGISTICA RICERCA E SVILUPPO S.C.A R.L. IN
FORMA ABBREVIATA ANCHE "R D.LOG"



CENTRO SERVIZI WEB PER LA PROGETTAZIONE MULTIDIMENSIONALE DI QUALITÀ E IL MONITORAGGIO TELEOPERATO DI GREEN INFRASTRUCTURES I.B.

Il progetto **WEQUAL** (Centro servizi WEB per progettazione multidimensionale di **QUALità** e monitoraggio teleoperato di **Green Infrastructur**) prevede la realizzazione di un Sistema Integrato di Valutazione Ambientale basato su infrastrutture ICT e sistemi di rilevazione/monitoraggio di corsi d'acqua, per la progettazione di investimenti a basso impatto ambientale. Il sistema è funzionale alle decisioni dei progettisti in fase di progettazione/realizzazione dell'opera e dei funzionari pubblici in fasi di programmazione degli interventi e monitoraggio.

Per il rilievo automatizzato dei siti di interesse il progetto usa le attrezzature all'avanguardia quali Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR) e droni acquatici, equipaggiati con diverse tipologie di sensori (LiDAR, sensori multispettrali, fotocamere, sensori batimetrici, sensori di qualità delle acque).

Dati e figure



Costo totale

€ 405.308,47



Durata

33 mesi



Fonte finanziaria

POR FESR BOLZANO 14-20



Beneficiari

NATURSTUDIO SOCIETÀ COOPERATIVA,
MAVTECH SRL, MACCAFERRI INNOVATION
CENTER SRL

