

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Deposito Gnl Med di Vado Ligure e cold ironing (parte traghetti) di Genova a rischio

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 16th, 2026

Due dei principali progetti dell’Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale in materia di transizione ecologica sono a rischio.

Lo evidenzia la relazione appena licenziata dalla Corte dei Conti in materia proprio di “transizione ecologica nel settore marittimo”, che [passa in rassegna](#) gli investimenti pubblici avviati o almeno programmati in tale ambito negli ultimi anni. Focus in particolare su quelli finanziati da risorse del Pnrr o dal fondo complementare ad esso.

A quest’ultimo afferivano 220 milioni di euro stanziati per la promozione della filiera del Gnl. Come è noto i progetti candidati sono stati pochi e ancor meno quelli ammessi, per un totale di 63,4 milioni di euro. Un numero che però, ora, per la Corte dei Conti potrebbe dover essere rivisto al ribasso. Nel paragrafo che analizza tale misura, infatti, la Corte riepiloga lo stato di avanzamento dei sei progetti.

L’unico problematico è quello finanziariamente più impegnativo, l’impianto di fornitura di Gnl e bioGnl dalla capacità di 19.800 metri cubi che Gnl Med, joint venture fra i gruppi Novella e Autogas, vorrebbe realizzare a Vado Ligure. Esso è infatti “a rischio di revoca (del finanziamento, ndr), non risultando avviati i lavori a maggio 2026”, tanto che la Corte, per calcolare “l’importo dal totale dei contributi impegnati” ha decurtato la cifra in questione (portando così il totale a 41,77 milioni su 220, pari a circa 18,9%). E questo malgrado Gnl Med, che [a inizio 2025 aveva ottenuto la concessione](#) dall’Adsp del Mar ligure occidentale, avesse pure ottenuto (a fronte di un prolungamento della relativa fideiussione) che i termini di completamento delle opere del progetto fossero prorogati dal 31 marzo al 31 dicembre 2026.

Il problema starebbe nella mancata autorizzazione unica da parte del Ministero dell’ambiente, che pure quasi un anno fa [aveva escluso il progetto dalla necessità](#) di una Valutazione di impatto ambientale. Nessun commento sulla questione è stato rilasciato da Gnl Med, che, non essendo partito alcun lavoro, potrebbe anche dover restituire i 4,3 milioni di euro incassati e rinunciare al restante contributo pubblico (21,7 milioni in tutto), lasciando i porti del sistema senza il previsto deposito di Gnl. Una prospettiva sulla quale l’Adsp si esprime parlando di “un progetto di natura privata che l’Autorità di Sistema Portuale considera di rilevante interesse per lo sviluppo del sistema portuale e logistico del territorio.

Pur trattandosi di un'iniziativa imprenditoriale che compete ai soggetti promotori sviluppare e aggiornare nelle proprie scelte industriali, l'Autorità di Sistema Portuale ha sempre seguito il progetto con grande attenzione, nella consapevolezza delle potenziali ricadute positive che esso può generare per il porto e per il territorio". Oltre a ricordare che uno dei primi atti firmati dal neopresidente Matteo Paroli lo scorso anno fu "il rilascio della concessione demaniale a favore del progetto", palazzo San Giorgio assicura che "continuerà a seguire con attenzione l'evoluzione dell'iniziativa e gli eventuali aggiornamenti che i promotori riterranno di introdurre".

Per l'ente portuale non è l'unica criticità che emerge dal report della Corte dei conti.

A rischiare la perdita del finanziamento Pnrr da 32 milioni di euro è infatti anche il progetto per l'estensione del cold ironing alle banchine di ponente del porto passeggeri di Genova, quelle dedicate ai traghetti.

La realizzazione dell'impianto nel capoluogo ligure è stata travagliata. Partita con un contratto da 18 milioni di euro che avrebbe dovuto attrezzare l'intera area passeggeri entro il 2023, nel 2024 il progetto è stato aggiornato ("upgrade da 14 a 42 MW" nella definizione dell'ente "per una soluzione più avanzata e maggiormente proiettata alle esigenze future del porto") e circoscritto alle sole banchine dedicate alle crociere e parte dei traghetti ("alimentazione elettrica simultanea delle banchine di Ponte dei Mille Levante, Ponte dei Mille Ponente e Ponte Andrea Doria Ponente"), per le quali, scriveva l'Adsp nel bilancio di previsione, nell'autunno 2025, la conclusione era alle viste, anche se ad oggi il collaudo calendarizzato in estate risulta slittato all'autunno.

L'ente otteneva però altre risorse Pnrr (32 milioni di euro) "per la realizzazione di alcuni cavidotti per il bacino traghetti e di una cabina di trasformazione da alta tensione a media tensione, necessaria per l'erogazione della piena potenza richiesta". Già nel bilancio di previsione, 8 mesi fa, si leggeva che l'intervento era stato "inizialmente inserito nella programmazione annuale 2025 in fase di predisposizione del Bilancio di Previsione, ma il protrarsi dell'iter amministrativo di assegnazione dei fondi da parte del Ministero rende necessaria una traslazione parziale dell'intervento all'esercizio 2026". Ora il rischio appare essere quello di uno slittamento di altri due anni per il completamento degli interventi previsti su tutte le banchine di Stazioni Marittime.

Nel lungo elenco di progetti relativi al cold ironing stilato dalla Corte dei Conti, infatti, il "cold ironing add on" di Genova (questo il nome scelto per la seconda fase riguardante le banchine dei traghetti più a ponente) risulta l'unico "intervento non avviato" (nessun bando è stato ad oggi pubblicato), tanto da portare i magistrati a definirlo ormai "intervento non coerente con le tempistiche Pnrr".

La relazione della Corte menziona "valutazioni dell'Adsp sulla ammissibilità del finanziamento a valere su risorse nazionali", mentre secondo Adsp "la fase 2 dispone" già "di specifiche risorse dedicate attraverso il Fondo Infrastrutture, con completamento previsto nel 2028". Al momento tutti i database aperti riportano il finanziamento Pnrr in odor di revoca, non risultano provvedimenti ministeriali di assegnazione di altri fondi né alcuna variazione al bilancio preventivo e al piano triennale delle opere di Adsp, che si basano a tutt'oggi sui 32 milioni del Pnrr per il cold ironing. Ma, come ventilato dalla Corte, è possibile che Adsp abbia avuto rassicurazioni politiche sulla copertura.

Palazzo San Giorgio in una nota spiega che "la Fase 2 prevede il completamento dell'architettura energetica definitiva attraverso la realizzazione della nuova cabina primaria di trasformazione, il collegamento con il comparto crociere e traghetti e l'estensione del servizio alle ulteriori banchine

traghetti. Si tratta di un intervento aggiuntivo che amplia in modo significativo le prestazioni del sistema, portandolo verso una configurazione complessiva di circa 60 MW”. Viene poi menzionata anche una Fase 3 che “riguarderà invece la progressiva elettrificazione di ulteriori aree portuali, in coerenza con lo sviluppo delle infrastrutture del porto e con l’avanzamento degli interventi collegati alla Nuova Diga Foranea”.

Sempre in tema di opere portuali l’ente ha intanto diramato una nota per comunicare la [prevista apertura](#) del nuovo collegamento dal varco di San Benigno alla sopraelevata portuale, realizzato da Autostrade per l’Italia nell’ambito del progetto del tunnel subportuale, facilitando l’accesso al porto dei camion provenienti dal casello di Genova Ovest e da quello di Genova aeroporto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, June 16th, 2026 at 7:30 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.