IL SECOLO XIX

LUNEDÌ 2 NOVEMBRE ■■■ NUMERO 88

blueconomy

MAGAZINE



■■■ L'ANALISI

DOPO 20 ANNI L'EUROPA RISCOPRE LE RAFFINERIE

■■■ FRANCESCO FERRARI

Per due decenni l'Unione europea ha trattato le raffinerie di petrolio come un retaggio da smantellare. Politiche climatiche ambiziose, sistema Ets sempre più stringente, direttive sulle emissioni industriali e la convinzione che la domanda di benzina e diesel sarebbe crollata con la transizione verde hanno portato alla chiusura di circa un quarto degli impianti. La capacità di raffinazione si è ridotta di circa il 10%. Il risultato, oggi evidente, è una dipendenza crescente dalle importazioni di prodotti raffinati e una vulnerabilità strutturale di fronte a ogni shock geopolitico. La crisi energetica in corso (legata alle tensioni in Medio Oriente, alle interruzioni nel Golfo e alle ripercussioni dei conflitti) ha fatto da campanello d'allarme. Secondo le stime, l'impatto sui conti europei ha già superato i 100 miliardi di euro in maggiori costi di importazione. I prezzi del gas naturale sono tornati sopra i 100 euro al megawattora, livelli non visti dalla crisi del 2022. Il mercato del diesel resta teso e, secondo l'Agenzia internazionale dell'energia, lo resterà almeno fino al 2027. Di fronte a questo quadro, mercoledì 28 ottobre la Commissione europea ha lanciato il primo High-Level Dialogue con il settore della raffinazione. Co-presieduto dal commissario all'Energia Dan Jørgensen e dal commissario alla Difesa Andrius Kubilius, il tavolo ha messo al centro non solo la competitività industriale, ma anche la sicurezza energetica e la prontezza militare. Le raffinerie europee coprono ancora circa il 70% del cherosene e l'85% del diesel consumati nel continente. In uno scenario di crisi, importare greggio non basta: senza capacità di raffinazione domestica, le forniture di carburanti tattici diventano un collo di bottiglia critico. Kubilius ha ricordato che la Nato deve essere in grado di schierare e rifornire 100 mila uomini nei primi dieci giorni di un'emergenza. Da qui l'attenzione alla resilienza delle infrastrutture e all'ampliamento di sistemi come il Central Europe Pipeline System. Paesi dell'Europa centrale (Polonia, Cechia e Slovacchia) premono da tempo perché le raffinerie siano protette dal carbon leakage e possano accedere a fondi per modernizzarsi. Chiedono che l'Ets tenga conto della concorrenza internazionale e che le regole non scoraggino gli investimenti. Bruxelles ha annunciato una roadmap congiunta con l'industria, orientata sia a preservare la produzione di carburanti convenzionali sia a spingere biofuels e e-fuels. Si tratta di un bilanciamento delicato: non un abbandono degli obiettivi climatici, ma il riconoscimento che smantellare infrastrutture strategiche prima che le alternative siano mature espone il continente a rischi inaccettabili.

L'Europa ha accelerato la chiusura di capacità produttiva in nome della transizione, finendo per aumentare la dipendenza da fornitori esterni proprio nel momento in cui i mercati globali si sono fatti più instabili. Importare prodotti raffinati costa di più e lascia meno margine di manovra. Proteggere e modernizzare ciò che resta del sistema di raffinazione è diventata una condizione per governare il presente senza restare in balia degli eventi.

L'INTERVISTA

PAOLO PIACENZA

«Gioia Tauro, salgono i traffici Obiettivo 7 milioni di container ma non c'è solo transhipment»

Il presidente dell'Authority: «Vogliamo il riconoscimento come interporto Il ministero ha dato l'ok all'articolo 17, aumenterà la capacità dello scalo»

ALBERTO GHIARA



Dalle infrastrutture al cold ironing fino al lavoro portuale e allo sviluppo dei porti minori, il Sistema portuale del Tirreno meridionale e dello Ionio, con il suo perno sulle banchine di Gioia Tauro, è in pieno fermento, come spiega in questa intervista il presidente dell'Authority, Paolo Piacenza.

Qual è oggi lo stato di salute del sistema portuale?
«Gioia Tauro ha confermato negli ultimi anni la propria centralità nei traffici mediterranei e mondiali. Nel 2025 abbiamo registrato un anno record: con una crescita del 14% rispetto al 2024 abbiamo superato i 4,3 milioni di teu. Anche nel 2026 continuiamo a crescere. Nei primi nove mesi dell'anno abbiamo registrato un incremento vicino al 2% rispetto al 2025. Oggi siamo arrivati a un livello di saturazione delle banchine che sfiora il 97-98%, ma nel 2026 confidiamo comunque di superare il traguardo dei 4,5 milioni di contenitori».

Quali sono gli altri settori che stanno contribuendo alla crescita del porto?
«Gioia Tauro è diventato un importante polo per l'automotive. Nei primi nove mesi dell'anno abbiamo movimentato circa 160mila veicoli, con una crescita dell'80% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente».

Con livelli di saturazione così elevati, come intendete sostenere ulteriori incrementi di traffico?
«Con il terminalista Mct è in corso un importante piano di investimenti per l'automazione dei piazzali. Oggi riusciamo a gestire tre livelli di contenitori; con il nuovo sistema potremo arrivare a quattro o cinque, moltiplicando di fatto la capacità disponibile. Parallelamente siamo impegnati a chiudere un contenzioso ultraventennale con l'ex Corap. Se riusciremo a concludere positivamente questa vicenda, l'Autorità portuale potrà recuperare circa un milione di metri quadrati».

Quanto pesano gli investimenti infrastrutturali in questo percorso di crescita?
«Stiamo realizzando interventi sui piazzali, sulle banchine, sui dragaggi e sul cold ironing senza interrompere l'operatività di un porto che vive di puntualità e rapidità. Una volta completati questi lavori, potremo raggiungere entro il 2029-2030 l'obiettivo di 7 milioni di teu movimentati».

State lavorando anche per sviluppare attività oltre il transhipment?
«Nei primi nove mesi dell'anno abbiamo registrato una crescita del 12% nei traffici gateway, cioè non di transhipment, e del 18% nelle merci movimentate via ferrovia. Stiamo lavorando lungo tre direttrici. La prima è il riconoscimento di Gioia Tauro come interporto nazionale. A gennaio presenteremo al ministero la relativa istanza. Abbiamo individuato circa 400mila metri quadrati serviti direttamente dalla ferrovia da destinare a questa funzione. La seconda riguarda un progetto sviluppato insieme alla Regione Calabria per la creazione di una società pubblico-privata dedicata al trasporto multimodale e allo sviluppo dei traffici ferroviari. La terza direttrice è quella infrastrutturale. Abbiamo stanziato 10 milioni di euro per la riqualificazione dell'ex area Isotta-Fraschini e per il collegamento ferroviario di ultimo miglio. Questo permetterà di mettere immediatamente a disposizione oltre 50mila metri quadrati coperti all'interno della futura area interportuale. L'idea è trasformare Gioia Tauro in un hub capace di integrare nave, ferrovia e gomma».

Lei ha annunciato una novità importante sull'organizzazione del lavoro portuale. Di cosa si tratta?
«Il ministero ci ha autorizzato alla costituzione dell'Agenzia ex articolo 17 per il lavoro temporaneo portuale a Gioia Tauro. È un passaggio storico. Oggi Gioia Tauro movimenta grandi volumi di container e automobili ma, a differenza degli altri grandi porti, non disponeva di un soggetto dedicato alla gestione del lavoro portuale flessibile. L'agenzia consentirà l'assunzione di circa 160 lavoratori portuali a tempo indeterminato, oltre a personale amministrativo, per un totale di circa 167 posti di lavoro».

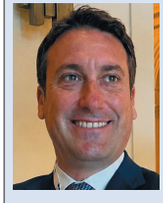
Quali benefici porterà l'Agenzia articolo 17?
«Innanzitutto migliorerà la capacità operativa del porto. Oggi i tempi di permanenza dei contenitori nei piazzali sono superiori alle medie internazionali perché nei momenti di picco non sempre è disponibile forza lavoro sufficiente. Con la nuova struttura potremo gestire meglio questi picchi e incrementare ulteriormente i volumi di traffico. Stimiamo che il solo effetto organizzativo possa consentire la movimentazione di circa 600mila contenitori aggiuntivi. Inoltre allineeremo Gioia Tauro agli standard dei principali porti nazionali ed europei».

A che punto siete sul cold ironing?
«Abbiamo già realizzato investimenti per circa 35 milioni di euro che includono la sottostazione elettrica e le prime prese destinate alle navi portacontainer e ro-ro. Abbiamo appena effettuato con successo una prova di collegamento da terra su una nave da 24mila teu per oltre ventiquattro ore. Inoltre abbiamo affidato ulteriori interventi che porteranno il valore complessivo del programma a oltre 100 milioni di euro. Entro l'estate del 2027 saranno elettrificati circa 1,6 chilometri di banchina con nove prese dedicate al traffico container».

Guardando invece alla riforma della governance portuale, quale ruolo può giocare Gioia Tauro?
«Credo che Gioia Tauro abbia tutto da guadagnare da una pianificazione nazionale più forte. I numeri dimostrano la sua centralità nel sistema logistico italiano. Movimentiamo circa 4,5 milioni di teu all'anno e stimo che almeno un milione di questi rappresenti transhipment al servizio diretto del sistema portuale nazionale. Senza Gioia Tauro una quota importante di questi traffici non transiterebbe dall'Italia. Gli investimenti che realizziamo in dragaggi, cold ironing e infrastrutture non servono soltanto a Gioia Tauro ma all'intero sistema logistico nazionale».

Quali aspetti della riforma ritiene invece da correggere?
«Per i porti di transhipment esiste una peculiarità: non incassano la tassa merci come i porti gateway, ma vivono principalmente delle tasse di ancoraggio. Applicare la stessa percentuale indistintamente rischierebbe di penalizzare fortemente scali come Gioia Tauro e limitare la loro capacità di finanziare investimenti, servizi e strumenti essenziali come la nuova Agenzia articolo 17. Per questo ho chiesto che venga prevista una disciplina specifica per i porti a prevalente funzione di transhipment».

i CHI È



Paolo Piacenza è presidente dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio da novembre 2025. In precedenza era stato dal 2021 segretario generale dell'Authority ligure occidentale (Genova, Savona e Vado), con una parentesi da Commissario straordinario della stessa fra 2023 e 2024. Laureato in giurisprudenza, è esperto di diritto amministrativo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL COLLOQUIO

ENERGIA

Giacimenti italiani di uranio Zenith riapre il dossier «Il contesto è favorevole»

La società Reveille Resources accelera e nomina Mike Pompeo alla presidenza Cattaneo: «Per il ritorno al nucleare mancano solamente i decreti attuativi»

GILDA FERRARI

Alcuni giacimenti di uranio individuati in Italia tra la fine degli anni Cinquanta e il 1975, un'esplorazione interrotta dal referendum sul nucleare del 1987 e, adesso, un ex segretario di Stato americano chiamato a guidare la società che vuole riaprire il dossier. È Zenith Energy a rilanciare oggi il dossier sull'uranio italiano attraverso Reveille Resources, società nata dallo scorporo delle attività uranifere del gruppo, legate - per ora (il piano prevede investimenti anche all'estero) - ai giacimenti di Novazza, nel Bergamasco, e di Val Vedello, nel Sondrese. Reveille è destinata ad avere come presidente non esecutivo Mike Pompeo, già direttore della Cia e segretario di Stato nella prima amministrazione Trump.

La società è stata ammessa il 7 luglio scorso all'Aquis Growth Market di Londra, con una capitalizzazione iniziale di circa 4 milioni e cresciuta oggi a 15 milioni di sterline. Zenith, con il 25,26%, è il primo azionista; segue con circa il 15% Ajax Resources, guidata da Ippolito Ingo Cattaneo, amministratore esecutivo di Reveille. Zenith è invece un gruppo a capitale diffuso quotato a Londra, a Oslo e sullo Spotlight svedese, con il cofondatore Andrea Cattaneo, genovese, nel ruolo di amministratore delegato e presidente.

I numeri vanno letti con cautela. Le stime storiche di Agip Nucleare indicano circa mille tonnellate di uranio metallico a Novazza e seimila di ossido a Val Vedello, ma non rispondono agli standard internazionali attuali: occorre rivalutare i dati con nuove campagne. Le istanze per i permessi di ricerca sono state presentate e la valutazione di impatto ambientale è in corso. Sui tempi, Cattaneo non si sbilancia: «Progetti di questo tipo non devono mai trasmettere un senso di urgenza, perché sono di interesse comune». Il contesto, aggiunge il manager, è propizio, grazie alla legge sul nucleare recentemente approvata dal Parlamento italiano. «Il percorso che avevamo avviato in precedenza ha trovato un contesto politico favorevole, a questo punto mancano solo i decreti attuativi, per permettere all'Italia di tornare al nucleare. Essere in linea con gli obiettivi che il governo intende perseguire nei prossimi anni - sottolinea Cattaneo - è confortante». Più vaga la risposta su Pompeo: non una scelta pianificata, ma l'esito di «una rete di relazioni costruita in una carriera che mi ha portato a lavorare in 131 Paesi del mondo».

L'uranio si inserisce in una trasformazione più ampia del gruppo. L'attività storica di Zenith Energy è il gas: sei concessioni operate e tre partecipate, riserve dichiarate per circa 800 milioni di metri cubi, vendite sulla rete Snam e, in Molise, un impianto gas-to-power attivo dal 2014. Con il passare degli anni, il baricentro si è spostato sul solare. Dopo la nascita di WeSolar nell'aprile 2025, la pipeline ha superato i 200 MWp (Megawatt di picco, unità di misura utilizzata per indicare la potenza massima teorica o nominale), con l'obiettivo di arrivare a 240 entro fine anno; due impianti sono in costruzione e a settembre è stato annunciato l'acquisto di un progetto da 9 MWp in Lombardia. Ma va distinto lo sviluppo dall'installato: molto dipende da permessi e finanziamenti. L'ad si dice fiducioso: il gruppo «è quotato su tre Borse e può quindi raccogliere capitali quando necessario» e anche le banche sembrano disponibili a finanziare. Si aggiunge il biometano, con un impianto allo studio da 3 milioni di metri cubi l'anno: la produzione italiana, sostiene Cattaneo, è inferiore a ciò che il mercato potrebbe assorbire. Un target di mix, però, non c'è: «Un'azienda indipendente come la nostra deve necessariamente seguire gli orientamenti dei governi, le politiche di incentivazione, le disposizioni normative e l'evoluzione dei mercati». Prevarranno le rinnovabili, stima Cattaneo; il peso dell'uranio dipenderà anche dalla classificazione europea del nucleare.

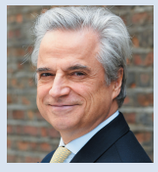
Resta il dossier che più ha segnato la storia recente del gruppo: gli arbitrati legati agli investimenti di Zenith in quattro campi petroliferi in Tunisia, due dei quali sarebbero stati completamente espropriati, mentre negli altri due il governo tunisino si approprierebbe dei ricavi derivanti dalla vendita del petrolio. I procedimenti sono tre, per oltre 700 milioni di dollari complessivi, e per Cattaneo sono stati «un'esperienza psicologicamente molto impegnativa». Il primo, davanti alla Camera di commercio internazionale (Icc), contro la compagnia di Stato Etap, si è chiuso nel dicembre 2024 con un lodo favorevole da 9,7 milioni, interessi compresi, ora da riscuotere. Il secondo, sempre Icc, vale 130 milioni. Il più importante è con l'International Centre for Settlement of Investment Disputes (Centro internazionale per il regolamento delle controversie relative ad investimenti) di Washington, con richieste per 572 milioni: l'udienza di merito è conclusa e si è nella fase delle memorie finali; per Cattaneo la decisione arriverà nel 2027. «La nostra posizione giuridica è molto solida, come dimostra la prima vittoria», sostiene, convinto che il gruppo sia «stato espropriato».

Più sfumata la risposta su cosa accadrebbe in caso di sconfitta o di mancato pagamento. Nessuna stima di recupero, ma una via d'uscita: «Anziché proseguire all'infinito una battaglia legale, potremmo valutare investimenti più consistenti» proprio in Tunisia, con maggiori garanzie giuridiche. Il Paese resta nel perimetro, ma la geografia del gruppo cambia: «Oggi il nostro panorama di riferimento è costituito dall'Europa e dagli Stati Uniti».

Sul piano dell'opinione pubblica, riflette in conclusione Cattaneo, pesano le bollette: «Molte persone potrebbero cambiare idea sul nucleare, se fossero meglio informate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CHI È



Andrea Cattaneo esperto negoziatore e consulente governativo con un'ampia esperienza nelle economie in via di sviluppo. Ha conseguito una laurea in Economia presso l'Università di Genova e un master in Diritto Tributario presso l'Università di Bologna. È uno dei fondatori di Zenith.



INNOVAZIONE

La pesatura unita all'IA è un volano per la logistica

ALBERTO GHIARA

C'è un segmento meno visibile ma fondamentale nella catena logistica, quello della pesatura. È un anello che negli ultimi anni è diventato sempre più decisivo sia in termini di sicurezza, sia nell'economia dei Big Data che alimentano gli strumenti "intelligenti" di gestione della logistica. Si tratta di un settore di nicchia, di confine in realtà fra logistica e manifattura, distribuito in Italia su diverse sigle associative, e dove è un'azienda leader la Coop Bilanciai. Nata nel 1949 e specializzata nella progettazione, produzione, vendita e assistenza di sistemi di pesatura e controllo della merce, compresi etichettatura, selezionatrici ponderali e software per automazione e logistica, la cooperativa oggi impiega 500 persone (fra il quartier generale di Campogalliano e le controllate distribuite fra Europa e Stati Uniti) con ricavi nel 2025 di 95,2 milioni di euro (+9,8 per cento sul 2024) e un utile di 6,8 milioni (+41,7 per cento). L'obiettivo al 2028 sono 116 milioni di fatturato.

Recentemente la società ha accelerato sul versante logistico con l'acquisizione di Sipi, definita di valore strategico per le competenze nei sistemi Dws, ossia *dimensioning, weighing and scanning*, e nella misurazione volumetrica, un mercato trainato dalla crescita appunto dell'e-commerce e della logistica.



«L'acquisizione di Sipi - afferma Enrico Messori (**nella foto sopra**), direttore generale della Cooperativa Bilanciai e amministratore unico della Holding Bilanciai International - rappresenta un ampliamento importante delle nostre competenze e della nostra offerta. In particolare, ci permette di entrare con maggiore forza nel settore dei sistemi che rilevano contemporaneamente peso e volume delle merci, un ambito nel quale non eravamo ancora presenti con soluzioni specifiche. Oggi la logistica non può più ragionare esclusivamente in termini di peso. Il volume occupato da una merce è altrettanto importante, perché condiziona l'organizzazione dei carichi, l'utilizzo dei mezzi di trasporto e, naturalmente, i costi. La capacità di rilevare rapidamente entrambe le grandezze è quindi fondamentale».

Messori sottolinea l'importanza crescente che ha l'Intelligenza Artificiale, soprattutto associata a sistemi di visione: «La pesatura è un'attività antichissima e continuerà a essere indispensabile, perché una parte fondamentale degli scambi commerciali si basa proprio sulla determinazione del peso. Quello che sta cambiando radicalmente è il modo in cui questa informazione viene acquisita, elaborata e utilizzata». E spiega: «Pensiamo a un camion carico di prodotti agricoli. Tradizionalmente si determina il peso attraverso la differenza tra il mezzo vuoto e quello carico. Le nuove tecnologie di visione, integrate con algoritmi di intelligenza artificiale, aprono invece la possibilità di stimare quantità e caratteristiche del carico attraverso l'analisi delle immagini. Naturalmente non tutte le applicazioni possono essere affrontate allo stesso modo. Quando è necessaria una precisione metrologica certificata, i sistemi tradizionali mantengono un ruolo fondamentale. Ma in numerosi ambiti industriali si stanno aprendo prospettive completamente nuove. Sono convinto - aggiunge - che questa evoluzione favorirà anche una maggiore concentrazione del settore, perché gli investimenti in ricerca e sviluppo saranno sempre più rilevanti. Rimarranno spazi per aziende specializzate, ma sarà indispensabile scegliere con attenzione gli ambiti nei quali competere».

Qui sorge l'interconnessione fra questa «attività antichissima» e il modernissimo business dei Big Data. «Le nuove tecnologie - dice Messori - non si limitano a rendere più efficienti le attività tradizionali. Stanno modificando il nostro stesso modo di interpretare il mercato e creando opportunità che fino a qualche anno fa erano difficili da immaginare. Oggi l'analisi dei dati, la capacità di individuare correlazioni e le applicazioni predittive rappresentano una delle principali frontiere dell'innovazione industriale. Nel nostro settore questo significa passare dalla semplice rilevazione di un peso alla possibilità di integrare molte informazioni differenti, utilizzandole per migliorare i processi produttivi e logistici. Un esempio concreto riguarda i sistemi di visione industriale che utilizzano l'intelligenza artificiale per controllare la qualità dei prodotti e degli imballaggi. Stiamo lavorando su applicazioni che permettono di verificare automaticamente il corretto posizionamento delle etichette e l'integrità delle saldature delle confezioni alimentari. Si tratta di controlli particolarmente importanti, perché un difetto apparentemente minimo può compromettere la conservazione del prodotto e generare conseguenze economiche rilevanti. L'obiettivo è integrare questi controlli nelle nostre linee di pesatura ed etichettatura, senza rallentare i processi produttivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALESSANDRA ASTOLFI

«Space e Blue economy, dialogo tra le due filiere»

GABRIELE COSTANTINI

Bex (Beyond Exploration Expo) è la prima manifestazione fieristica e conferenza italiana interamente dedicata alla space economy e alla convergenza tra l'industria spaziale e il sistema industriale terrestre. La prima edizione si è svolta dal 23 al 25 settembre 2026 al Rimini Expo Centre, promossa da Italian Exhibition Group (Ieg) in collaborazione con la Regione Emilia-Romagna. La scelta di Rimini si inserisce nel percorso già tracciato da Ecomondo e Key, piattaforme dedicate alla transizione ecologica ed energetica. Proprio Ecomondo si aprirà a Rimini questa settimana, riunendo imprese, ricerca e innovazione.

La prima edizione di Bex, racconta Alessandra Astolfi, Global Exhibition Director della divisione Green & Technology di Ieg, ha mostrato una domanda già orientata verso obiettivi precisi.

Quale visione industriale ha guidato la nascita di Bex?

«Bex nasce dall'osservazione del mercato, che ci ha manifestato un forte divario tra chi sviluppa tecnologia spaziale e chi potrebbe usarla per creare valore industriale. Non vogliamo una piattaforma che celebra lo spazio come tema astratto, ma un luogo dove le imprese dell'energia, della sostenibilità, dell'agrifood e della mobilità scoprano che i dati e i sistemi satellitari possono risolvere problemi concreti che affrontano oggi. Rimini è stata la scelta naturale. La città è il baricentro del nostro portafoglio di manifestazioni dedicate alla transizione ecologica ed energetica: penso a Ecomondo e Key».

Per molte imprese la Space economy resta un ambito distante dalla loro attività. In che modo Bex può provare a colmare questo divario?

«La tecnologia spaziale va considerata uno strumento operativo, più che un tema culturale. Durante l'expo, le imprese hanno incontrato direttamente i protagonisti dell'ecosistema spaziale. Le aziende agritech hanno scoperto come i dati satellitari possano migliorare la resa dei raccolti. Quelle delle energie rinnovabili hanno visto come sia possibile monitorare impianti distribuiti sul territorio. Le imprese portuali e logistiche hanno appurato come la connettività satellitare possa trasformare la loro operatività. La differenza di Bex rispetto a una fiera tradizionale è che lavoriamo sia sugli incontri individuali sia sulla formazione».



Dopo questa prima edizione, quali segnali avete raccolto sulla domanda delle imprese?

«La risposta è stata positiva, superiore alle nostre aspettative. La domanda c'era ed era ben articolata. Abbiamo riscontrato che molte aziende non sono arrivate con una curiosità generica: si erano preparate e avevano temi e domande da affrontare con interlocutori già selezionati. Questo ha contribuito alla qualità dei tre giorni. Siamo riusciti a intercettare visitatori qualificati, favorendo un incontro efficace tra domanda e offerta industriale. Energia e sostenibilità si sono rivelate le filiere più mature nel riconoscere questo valore: affrontano già sfide legate alla transizione che le tecnologie spaziali possono contribuire a risolvere. L'agrifood ha dimostrato grande interesse, con un'attenzione particolare all'agricoltura di precisione e alla tracciabilità. Ci ha sorpreso positivamente anche il coinvolgimento del settore della mobilità, soprattutto nei progetti dedicati alla logistica e all'ottimizzazione delle rotte. Abbiamo raccolto indicazioni che guideranno la prossima edizione, sia nella scelta dei temi sia nel modo di affrontarli».

Quali aree vede per la Blue economy nello sviluppo di Bex e nell'incontro fra le due filiere industriali?

«La Blue economy è una priorità strategica. Le tecnologie spaziali consentono di raccogliere e utilizzare dati fondamentali per il mare: dal monitoraggio degli ecosistemi alla sicurezza marittima, dalla gestione delle rotte dello shipping a quella dell'energia offshore. È un ambito nel quale la tecnologia spaziale è fondamentale. L'industria portuale italiana ha una forza riconosciuta a livello globale. Disporre di informazioni e analisi ottenute attraverso le tecnologie spaziali può migliorare la resilienza operativa, ridurre i tempi di navetta, aumentare la sicurezza e la sostenibilità: rappresenta un valore aggiunto e un vantaggio competitivo per il sistema Paese. Stiamo lavorando per coinvolgere autorità portuali, armatori e operatori logistici nelle prossime edizioni, attraverso un percorso dedicato. La connessione tra spazio e Blue economy sarà una delle colonne portanti di Bex. Vogliamo che il prossimo incontro tra Space economy e filiere terrestri ruoti in misura significativa anche attorno al mare. L'Italia ha capacità e competenze per assumere un ruolo di primo piano su questo tema e Bex può essere la piattaforma nella quale contribuire a costruirlo e comunicarlo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GO
GruppoSpinelli
LOGISTICS PROVIDER
gruppospinelli.com

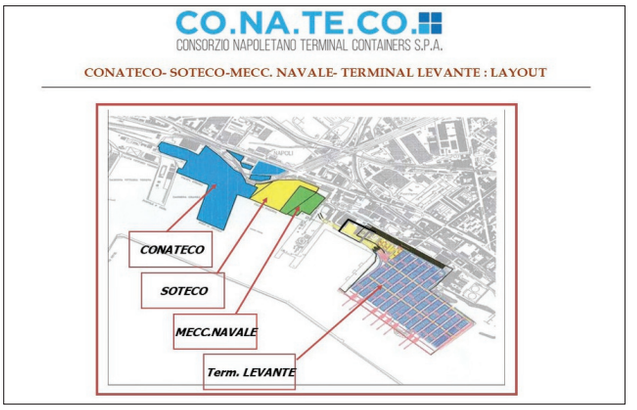
TRASPORTO CONTAINER
TRASPORTO INTERMODALE
DEPOSITO MERCI E CONTAINER
TERMINAL PORTUALE MULTIPURPOSE
RIPARAZIONE, NOLEGGIO E COMPRAVENDITA CONTAINER
LEADER NEI TRASPORTI E NELLA LOGISTICA

CO.NA.TE.CO.

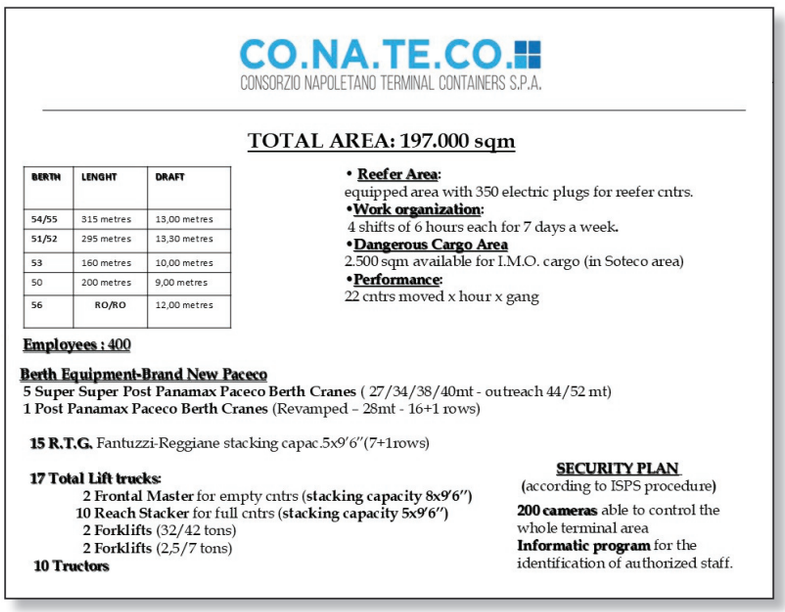
CONSORZIO NAPOLETANO TERMINAL CONTAINERS S.P.A.

CO.NA.TE.CO. (Consorzio Napoletano Terminal Containers), è stato fondato nel 1995.
Oggi è il più grande Terminal nel porto di Napoli e il quarto in Italia. La favorevole posizione geografica nel cuore del Mediterraneo, pone il porto di Napoli e, in particolare, il Terminal **CO.NA.TE.CO**., nel bel mezzo delle rotte commerciali internazionali, in modo da rappresentare uno dei principali collegamenti tra Nord e Sud Europa. L'intero ciclo di controllo dei contenitori e ormeggio è gestito da un solo Management, la cui capacità di acquisire nuovi traffici commerciali, risulta essere una garanzia per il successo dell'azienda.





Successivamente, le attività del terminal sono state allineate alla gestione del trasporto intermodale e ad una strategia combinata di trasporto da e per l'entroterra. Di conseguenza, lo sviluppo positivo del trasporto intermodale diede al Porto di Napoli Porto e al Terminal **CO.NA.TE.CO.** la possibilità di attrarre il carico di trasbordo, che è in costante aumento.
Alcune linee di trasporto, infatti, hanno iniziato ad utilizzare **CO.NA.TE.CO.** come terminale hub, grazie alla sua posizione geografica, particolarmente favorevole per operazioni di trasbordo e per l'elevata partecipazione nella attrazione di commercio locale.









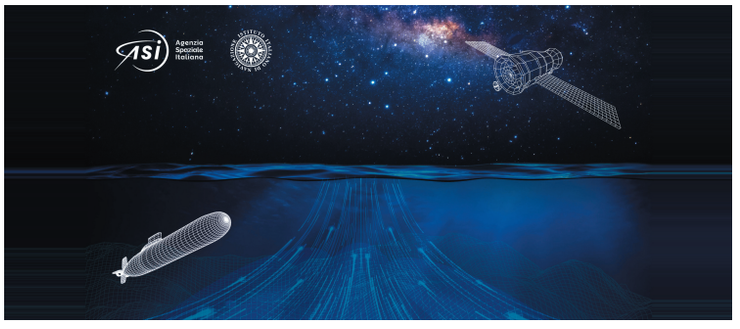
LUCA VINCENZO MARIA SALAMONE

«Emissioni, manovre e consumi Così lo spazio aiuta gli armatori»

Il direttore generale dell'Asi: «Il nostro Paese può vantare una tradizione consolidata Possiamo valorizzare le competenze spaziali, cantieristiche e delle tecnologie marine»

GABRIELE COSTANTINI

Ci sono infrastrutture che non vediamo, ma dalle quali dipendono le comunicazioni, la sicurezza e il funzionamento di intere economie. Alcune orbitano sopra le nostre teste, altre attraversano i fondali. Tra queste due dimensioni, apparentemente lontane, si apre uno spazio industriale e strategico nel quale ricerca, tecnologia e interessi nazionali sono sempre più chiamati a confrontarsi. Satelliti e cavi sottomarini, sistemi di osservazione e robotica autonoma, comunicazioni e sensoristica appartengono a filiere differenti. Insieme possono contribuire a conoscere ambienti complessi, proteggere infrastrutture essenziali e fornire informazioni utili alle decisioni. È anche dalla capacità di sviluppare e governare tecnologie sovrane che passa l'autonomia strategica di un Paese: la sovranità tecnologica diventa così una questione industriale, oltre che di sicurezza. L'incontro tra space economy e blue economy si muove lungo questa direttrice. I dati e i sistemi satellitari possono sostenere la navigazione, il monitoraggio ambientale e la gestione delle infrastrutture marittime. Allo stesso tempo, le conoscenze maturate per operare in mare e sotto la superficie possono offrire spunti alla ricerca spaziale. È uno scambio nelle due direzioni - dallo spazio al mare e dal mare allo spazio - che invita imprese e ricercatori a guardare oltre i confini delle rispettive filiere. La dimensione underwater rende concreta questa convergenza. Studiare i fondali, ispezionare gli impianti offshore e proteggere i cavi dai quali passa una parte essenziale della connettività internazionale richiede l'integrazione tra osservazione, sensori, sistemi autonomi ed elaborazione dei dati. Per l'Italia, che dispone di competenze nell'industria spaziale, nella cantieristica e nella ricerca marina, la sfida è trasformare questo patrimonio in applicazioni e servizi. Il trasferimento tecnologico ha bisogno anche di persone capaci di attraversare discipline e linguaggi diversi. La formazione, insieme alla collaborazione tra università, centri di ricerca e imprese, diventa parte della costruzione di una nuova filiera. È su questa frontiera che prende forma "Space and Blue", il progetto con cui l'Agenzia spaziale italiana (ASI) punta a mettere in relazione ricerca, industria spaziale e filiera marittima. Dalle applicazioni satellitari alla robotica subacquea, fino alla protezione delle infrastrutture critiche, il direttore generale dell'ASI, Luca Vincenzo Maria Salamone, indica le direttrici del percorso.



La navigazione satellitare consente di determinare la posizione delle navi, mentre le comunicazioni satellitari mantengono il collegamento con i centri operativi anche lontano dalle reti terrestri.

Con "Space and Blue" l'ASI ha avviato un percorso dedicato all'integrazione fra spazio e mare. Quali priorità industriali lo guidano e dove vede le maggiori opportunità per la competitività della filiera marittima italiana?

«Le tecnologie producono valore quando rispondono a esigenze operative concrete, si integrano nei sistemi esistenti e possono essere adottate su scala industriale. È da questa consapevolezza che nasce l'iniziativa "Space and Blue" dell'ASI: spazio e mare sono domini diversi, ma condividono sfide importanti, dalla capacità di osservare e monitorare ambienti complessi alla gestione dei dati, dalle comunicazioni alla navigazione, fino allo sviluppo di sistemi capaci di operare in condizioni estreme. Con l'iniziativa "Space and Blue" l'ASI intende favorire l'incontro tra competenze che si sono sviluppate in filiere differenti, creando opportunità di innovazione in ambiti quali il monitoraggio ambientale, la navigazione e la logistica, la gestione delle infrastrutture offshore, la robotica subacquea e la protezione dei cavi sottomarini. L'Italia parte da una posizione favorevole: dispone di competenze spaziali consolidate, di una solida tradizione nella cantieristica e nelle tecnologie marine, e di capacità nella sensoristica, nella robotica e nella ricerca scientifica. La maggiore opportunità competitiva risiede proprio nella capacità di integrare competenze e tecnologie, sviluppando prodotti e servizi innovativi, aprendo nuovi mercati e rafforzando la presenza internazionale delle imprese italiane. "Space and Blue" vuole contribuire a costruire una filiera trasversale, capace di valorizzare le eccellenze nazionali e generare nuove occasioni di crescita».

Per armatori, porti e operatori logistici, quali servizi basati su osservazione della Terra, navigazione e comunicazioni satellitari sono già disponibili e quali benefici possono offrire in termini di sicurezza ed efficienza operativa?

«In questo ambito non partiamo da una prospettiva esclusivamente futura: numerose applicazioni basate su tecnologie spaziali sono già state sviluppate e sperimentate, e alcune sono disponibili sul mercato. La sfida è renderle più facilmente utilizzabili e integrarle nei processi operativi del settore marittimo. L'osservazione della Terra fornisce informazioni sulle condizioni del mare e delle coste, supporta la sorveglianza del traffico navale, la sicurezza della navigazione e l'individuazione di anomalie ambientali. La navigazione satellitare consente di determinare la posizione delle navi, mentre le comunicazioni satellitari mantengono il collegamento con i centri operativi anche lontano dalle reti terrestri. Il valore aumenta integrando queste capacità con i dati di bordo e portuali. L'evento ESA Space-to-Sea Solutions, a cui anche ASI ha contribuito e che si è svolto a Napoli il 29 settembre scorso, ha offerto esempi concreti di questa direzione. Il progetto a guida italiana 5GMASS, per esempio, ha sperimentato soluzioni per assistere le manovre navali in prossimità dei porti, combinando 5G, navigazione satellitare e sensori. Il successivo progetto 5GMASS2 punta a sviluppare ulteriormente queste tecnologie nei porti di Livorno e Savona. I benefici possono essere misurati attraverso la riduzione dei tempi di attesa e di manovra, dei consumi e delle emissioni, oltre che attraverso il miglioramento della sicurezza e della puntualità. In questa direzione si inserisce anche lo Space for Ports Working Group promosso dall'ESA, per avvicinare le esigenze portuali alle soluzioni dell'industria spaziale e favorirne l'impiego operativo».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

CHI È



Luca Vincenzo Maria Salamone, già ufficiale superiore delle Forze Armate, è direttore generale dell'Agenzia spaziale italiana dal novembre 2023 In precedenza ha coordinato la Struttura di missione per le politiche del mare della Presidenza del Consiglio



BPER:



Vicini al tuo business per guardare lontano.

In BPER trovi consulenti esperti e soluzioni distintive per accompagnare la crescita della tua impresa.

Centri imprese sul territorio e servizi digitali evoluti si integrano in un unico modello: tecnologia e relazione per supportare la tua azienda in ogni fase, dalle operazioni più complesse alla gestione quotidiana.

BPER, al tuo fianco oggi e nel futuro della tua impresa.

Messaggio istituzionale con finalità promozionali.

bper.it