



CONFINDUSTRIA
GENOVA

editoriale

UMBERTO RISSO
SOS energia



l'intervista

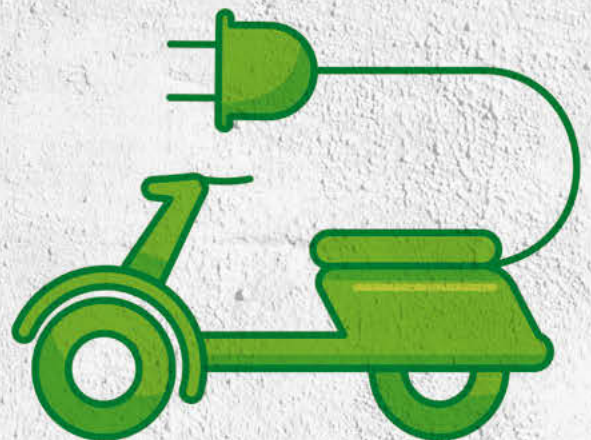
LUCA MERCALLI
Obiettivi ambiziosi

PNRR

#TransizioneEnergetica

Genova *Impresa*

2-2022



IL LATTE PRIMA DI TUTTO



Attraverso disciplinari precisi e controllati, le "Linee 100%" Basko valorizzano il lavoro degli allevatori liguri e piemontesi, tutelano i territori e assicurano la qualità dei prodotti, avendo attenzione anche al rispetto del benessere animale. È così che, dalle nostre valli, portiamo il meglio sulla vostra tavola.

DALLA LIGURIA
E DAL PIEMONTE
UN' ESCLUSIVA

BASKO.IT  

Fanno parte delle "Linee 100%" i prodotti contraddistinti dai marchi: "100% Latte Ligure", "100% Latte Piemontese", "100% Latte Ligure - Piemontese", "100% Uovo Ligure"



Ogni giorno è un buon giorno

Ventura®

Bontà & Benessere
BBmix



**SENZA ZUCCHERI AGGIUNTI,
MA SEMPRE LA FRUTTA PIU' BUONA!**

- Ricette ancora più deliziose • Specifiche funzionalità garantite
- Gli effetti benefici si ottengono già consumando una barretta
- Posizionamento ancora più competitivo

WWW.MADIVENTURA.IT

GENOVA IMPRESA
Bimestrale
Confindustria Genova
N. 2/2022

Editore
AUSIND

Via San Vincenzo 2 - 16121 Genova

Direzione e Redazione

Via San Vincenzo 2 - 16121 Genova
tel. 010 8338 426
pponta@confindustria.ge.it
www.confindustria.ge.it

Registrazione
presso il Tribunale di Genova
N. 1-89 del 10-1-1989

Direttore Responsabile
Piera Ponta

Comitato di Redazione

Ilaria Alzona
Claudio Burlando
Guido Conforti
Leopoldo Da Passano
Matilde Orlando

Hanno collaborato

Gabriella Airaldi
Luca Bragoli
Gianni e Agostino Calcagno
Pietro Canepa
Luciano Caprile
Andrea Carioti
Carlo Casarico
Barbara Colonnello
Sara Di Paolo
Lorenzo Fiori
Antonio Gozzi
Massimo Morasso
Sergio Orlandi
Umberto Riso
Fabrizio Segalerba
Davide Trabucco
Giorgio Urbano

Progetto grafico e impaginazione

Creattiva

Via Dante 2/87 - 16121 Genova
Tel. 010 542 998 - info@creattivagenova.it

Stampa

Ditta Giuseppe Lang srl
Via Romairone, 66 - 16163 Genova
Tel. 010 726 1198
ditta.lang@langgrafiche.191.it

Concessionaria Pubblicità:

GGallery srl
Piazza Manin, 2BR - 16122 Genova
Tel. 010 888 871
genovaimpresa@ggallery.it

Genova Impresa ospita articoli e opinioni che possono anche non coincidere con le posizioni ufficiali di Confindustria Genova.
L'editore è disponibile a riconoscere eventuali diritti su testi o immagini a chi ne rivendichi la proprietà.

SOMMARIO



Umberto
Riso



Luca
Mercalli



- 4** editoriale
SOS ENERGIA
di Umberto Riso
- 6** Confindustria
2022-2024
- 10** l'intervista
OBIETTIVI AMBIZIOSI
di Piera Ponta





15 PNRR #TransizioneEnergetica PORTO VERDE

LA FINE DEGLI SCARTI
di Gianni e Agostino Calcagno

ALLEATI IN TRANSIZIONE
di Giorgio Urbano

LA "VIA ELETTRICA" DI AMT

ANSALDO GREEN TECH

STORIA DI UN'EVOLUZIONE
di Luca Bragoli

GREEN SHIP RECYCLING

ITER
di Sergio Orlandi e Pietro Canepa

I RISCHI DEL NON FARE
di Antonio Gozzi

36 competizione & sviluppo

CRESCERE È BELLO
di Piera Ponta

VEDERE OLTRE

A CIASCUNO LA SUA

TECNOLOGIA DI NICCHIA

FISHING FOR LITTER

COMPETENZE AD HOC

SHIPPING 4.0
di Barbara Colonnello

FUORI DAI LUOGHI COMUNI
di Fabrizio Segalerba

58 infrastrutture

TRAFFICO IN TILT
di Andrea Carioti

60 piccola industria

CONFRONTI E PROPOSTE

62 giovani

MI PRESENTO

64 comunicazione

INFLUENCER MARKETING
di Carlo Casarico

66 Fondazione Ansaldo

ENERGIA NUCLEARE
di Lorenzo Fiori e Davide Trabucco

70 la città

DICONO DI NOI
di Sara Di Paolo

GENOVA E IL MAR NERO
di Gabriella Airdali

EUROFLORA 2022

WELCOME HARLEY-DAVIDSON!

PROPOSTE INTERPLANETARIE

84 cultura & società

I CENT'ANNI DI SCANAVINO

MUTEVOLI SUGGERZIONI
di Luciano Caprile

DEDICATO A GIANNI FRANZONE
di Massimo Morasso

inserto

**Gruppo ChEnPe - Prodotti
chimici ed energetico petroliferi
di Confindustria Genova**





di Umberto Riso

SOS energia

Negli ultimi mesi il tema dell'energia ha assunto sempre più rilevanza nel dibattito pubblico, in conseguenza, da un lato, del processo di transizione energetica in corso e, dall'altro, del concomitante e straordinario rincaro delle commodities, registrati a partire dalla scorsa estate.

L'Unione Europea sta ponendo ai Paesi membri obiettivi sempre più sfidanti in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di incremento dell'efficienza energetica e dell'utilizzo di fonti rinnovabili.

Il pacchetto climatico "Fit for 55", adottato dalla Commissione Europea il 14 luglio dello scorso anno, propone di rivedere e aggiornare l'attuale legislazione in materia di clima, energia e trasporti per perseguire l'obiettivo di arrivare alla "carbon neutrality" entro il 2050, attraverso un passaggio intermedio al 2030, che prevede la riduzione delle emissioni di gas serra del 55% rispetto ai livelli del 1990.

A tale scopo, viene proposto, tra l'altro, di rivedere quelli che sono gli obiettivi fissati al 2030 dalle vigenti direttive in materia di efficienza energetica e di promozione dell'uso di fonti rinnovabili, prevedendo la riduzione complessiva del 36-39% del consumo di energia finale e primaria (rispetto all'attuale 32,5% stabilito dalla direttiva 2018/2002) e l'innalzamento del contributo delle fonti rinnovabili al mix energetico dal 32% (previsto dalla Direttiva 2018/2001, recepita lo scorso 8 novembre nel nostro ordinamento con il Decreto legislativo n. 199) al 40%.

Si tratta indubbiamente di target molto ambiziosi, tenuto conto di quelli che sono i risultati a oggi conseguiti e la particolare situazione economica che l'Europa sta vivendo, anche in conseguenza del conflitto tra Russia e Ucraina.

Secondo gli ultimi dati forniti dall'Agenzia Europea per l'ambiente (AIEA), al 2019 la riduzione complessiva delle emissioni da parte dei Paesi UE, rispetto al 1990, risulta essere pari al 25,9%, a fronte dell'obiettivo del 55% al

2030, sopra citato. La quota del consumo finale lordo di energia da fonti rinnovabili all'interno dell'Unione Europea, secondo i dati Eurostat, ha raggiunto il 22,1% nel 2020. Si tratta di 2 punti percentuali al di sopra del livello obiettivo per il 2020, come previsto dalla direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso di energia da fonti rinnovabili, ma tale quota dovrebbe essere quasi raddoppiata nel corso dell'attuale decennio per raggiungere il target del 40% proposto dal Fit for 55. Tra i Paesi UE, nel 2020, l'Italia si è posizionata al terzo posto, sia per contributo ai consumi di energia da fonti rinnovabili, sia per contributo ai consumi complessivi di energia. In particolare, secondo le statistiche pubblicate ad aprile di quest'anno dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE), nel nostro Paese, la quota dei consumi finali lordi (CFL) di energia coperta da fonti rinnovabili nel 2020 è stata pari al 38,1% nel settore elettrico, al 19,9% nel settore termico e al 10,7% nel settore dei trasporti, per una quota complessiva del 20,4% sui consumi energetici totali.

Gli oltre 59 miliardi di euro che il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza mette a disposizione, nell'ambito della Missione 2, per realizzare la transizione verde ed ecologica della società e dell'economia e per rendere il sistema sostenibile e garantire la competitività, rappresentano sicuramente un'occasione unica per cercare di perseguire gli obiettivi del Fit for 55, anche se, come recentemente evidenziato dal Presidente Bonomi, l'attuale situazione di rallentamento economico che stiamo vivendo, aggravata dal conflitto tra Russia e Ucraina, imporrebbe forse una revisione dei tempi e degli obiettivi del PNRR e della transizione green, potenziando ulteriormente gli investimenti sull'energia.

Da un recente sondaggio condotto da Confindustria lo scorso mese di marzo, cui hanno risposto quasi 2.000 imprese associate, emerge che oltre il 16% delle imprese rispondenti ha dichiarato di aver già ridotto la produzione



a causa dell'eccezionale aumento delle commodities energetiche e, tra queste, 3 su 10 registrano un calo superiore al 20%. Invece, tra quelle che non l'hanno ancora ridotta, oltre un terzo indica di poter continuare soltanto per 3 mesi senza sostanziali interruzioni.

In questo scenario, investire nelle fonti rinnovabili è sicuramente imprescindibile, non solo per raggiungere gli obiettivi fissati dall'Unione Europea, ma anche per rendere in prospettiva il nostro Paese e l'Europa stessa indipendenti da un punto di vista energetico e ridurre i costi delle bollette. Nel frattempo, però, è altresì necessario governare il processo di transizione ecologica, in una logica di neutralità energetica e di diversificazione delle fonti, non trascurando quelle soluzioni, come ad esempio il GNL e l'incremento della produzione interna di gas, che possono accompagnare il percorso verso la decarbonizzazione e renderlo più sostenibile da un punto di vista economico. Altrettanto fondamentale è l'accelerazione e lo snellimento dei processi autorizzativi. In questo senso, i recenti provvedimenti adottati dal Governo, alcuni in discussione proprio in questi giorni, sembrano andare nella direzione auspicata, in quanto volti a semplificare alcune procedure autorizzative per la realizzazione di impianti da fonti rinnovabili e quindi potenzialmente idonei ad accelerarne il tasso di installazione.

Nello stesso tempo è necessario rispettare e se possibile accelerare i tempi fissati dal decreto legislativo n. 199 dell'8 novembre 2021 (con il quale è stata data attuazione alla direttiva UE 2018/2001, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili) per arrivare all'individuazione, da parte delle Regioni, delle aree idonee per l'installazione di impianti da fonti rinnovabili. Da questo punto di vista, la Liguria sconta un gap notevole rispetto alle altre Regioni. Infatti, i dati del GSE, riferiti al monitoraggio degli obiettivi regionali sulle fonti rinnovabili, previsti dal Decreto del Mini-

stero dello Sviluppo economico del 15 marzo 2012 (c.d. decreto "burden sharing", che ha fissato il contributo che le diverse regioni e province autonome sono tenute a fornire ai fini dell'obiettivo nazionale del 17% come quota di consumi finali lordi di energia coperta da fonti rinnovabili al 2020), attestano che la nostra Regione occupa l'ultimo posto della classifica, con un contributo, al 2019, pari al solo 7,7%, rispetto ad un target del 14,1% al 2020.

Certamente la conformazione del nostro territorio non favorisce l'installazione di grandi impianti da fonti rinnovabili, ma ciò non toglie che si possa fare decisamente meglio di quanto fatto finora, anche creando un sistema di collaborazione tra Istituzioni, mondo delle imprese, Università ed enti di ricerca, finalizzato a condividere, obiettivi, idee e progetti che possano contribuire a migliorare decisamente l'attuale quadro. In questa logica, all'interno di Confindustria Genova è stato recentemente costituito un gruppo di lavoro, composto da rappresentanti di aziende del settore energetico o ad esso comunque collegate e aperto anche alla partecipazione delle altre territoriali liguri, che ha il compito di predisporre un position paper sul tema dell'energia e della transizione energetica. Lo scopo è quello di condividere, all'interno del nostro sistema, una serie di proposte, di indirizzi e di eventuali iniziative progettuali da sottoporre all'attenzione della Regione, anche quale contributo per il nuovo Piano Energetico Ambientale (PEAR), che la stessa Regione dovrà quanto prima predisporre, in sostituzione di quello attuale, scaduto ormai nel 2020.

È un primo passo per cercare di creare quel sistema di relazioni che possa aiutare la nostra Regione a invertire la rotta per puntare decisa verso la transizione energetica. ●

Umberto Riso è Presidente di Confindustria Genova e delegato alla Transizione energetica

2022 2024

Nel mese di marzo si è svolto l'iter di rinnovo delle cariche sociali delle Sezioni e dei Gruppi di cui fanno parte le aziende associate a Confindustria Genova. In queste pagine, si riporta la composizione di ciascun Consiglio Direttivo in carica per il prossimo triennio.



SEZIONE ARDESIACI E MATERIALI DA COSTRUZIONE

PRESIDENTE

Franca Garbarino - *L.E.A.N.I.*

VICEPRESIDENTE

Elisa Grandi - *Grandi Calcestruzzi*

DELEGATA ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Elisa Grandi - *Grandi Calcestruzzi*

CONSIGLIERI

Lorenzo Callegaro - *Unicalce*

Paolo Franco - *Cava Acquafredda*

Diego Gandolfo - *Cave Marchisio*

SEZIONE CHIMICA, MATERIALI E STAMPA

Comprende l'ex Sezione Cartai, Cartotenici, Editori e Grafici e l'ex Sezione Chimica Plastica Tessile

PRESIDENTE

Vicenzo P.M. Rialdi - *Vevey Europe*

VICEPRESIDENTI

Beniamino Magnaghi - *Api*

Ivan Pitto - *Pitto - P. Zeta*

DELEGATI ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Giorgio Barbieri - *Svig*

Giuseppe Chisalé - *Ditta Giuseppe Lang*

Ivan Lamanna - *La Duellepi*

Malva Moncalvo - *Helan Cosmesi di Laboratorio*

CONSIGLIERI

Claudio Bianchi - *BN Marconi*

Sergio Bonalumi - *Bocchiotti*

Simone Zadra - *Algraphy*

GRUPPO DIXET IMPRESE AD ALTA TECNOLOGIA

PRESIDENTE

Giorgio Andreacci - *Engineering Ingegneria Informatica*

VICEPRESIDENTE

Domenico Lanciotto - *Hitachi Rail STS*

CONSIGLIERI

Giorgio Genta - *ETT*

Saverio Scopelliti - *RINA Consulting*

Angelo Lupo - *Manydesigns*

Rosalba Brizzolara - *Dreams Lab*

Giuseppe Russo - *Telecom Italia*

Tiziana Ferrando - *Bitness*

Danilo Moresco - *ABB*

Bartolomeo Marcenaro - *Ansaldo Energia*

Daniela Pastorino - *Liguria Digitale*

INVITATI PERMANENTI

Stefano Carosio - *STAM*

Enrico Parodi - *Demetra Technologies*

Marco Schembri - *Cetena*

Francesco Valdevies - *Leonardo*

SEZIONE EL.I.T. ELETTRONICA INFORMATION TECHNOLOGY

PRESIDENTE

Paolo Piccini - *Algowatt*

VICEPRESIDENTE

Francesco Valdevies - *Leonardo*

DELEGATI ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Alessandra Debora Cislaghi - *Open-Eyes*

Tiziana Ferrando - *Bitness*

Gilberto Pestalozza - *Innoval*

Alberto Rossi - *Gesco*

CONSIGLIERI

Pietro Amoretti - *Esaote*

Giorgio Andreacci - *Engineering Ingegneria Informatica*

Rosalba Brizzolara - *Dreams Lab*

Barbara Canesi - *Nextage*

Giorgio Genta - *ETT*

Angelo Lupo - *Manydesigns*

Enrico Pedemonte - *Edissoftware*

Andrea Porcile - *Aitek*

Giuseppe Russo - *Telecom Italia*

INVITATI PERMANENTI

Alberto Cabri - *Vega Research Laboratories*

Fabrizio Ferrari - *Aitek*

SEZIONE FINANZA E ASSICURAZIONI

PRESIDENTE

Edoardo Fantino - *Banca Passadore & C.*

VICEPRESIDENTE

Filippo Gaslini Alberti - *Unipol SAI Assicurazioni*

DELEGATI ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Stefano Bruschetta - *Alta Broker & Partners*

Laura Pugliese - *Regina Broker*

CONSIGLIERI

Marco Alloisio - *UniCredit*

Paolo Arlandini - *Sq Invest*

Paolo Costa - *Banca Mediolanum*

Christian Gianni - *AON*

Gianluca Guaitani - *Banca Carige*

Mauro Iguera - *Cambiaso Riso Marine*

Ettore Navone - *Gruppo Messina*

Ludovica Villa - *Marsh*

Fabrizio Viscardi - *SIAT - Gruppo UNIPOL*

SEZIONE IMPIANTISTICA METALMECCANICA

PRESIDENTE

Massimiliano Sacco - *Arinox*

VICEPRESIDENTE

Luciano Trebbi - *Crocco Emanuele*

DELEGATA ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Danilo Barbieri - *Nets*

Riccardo Bonalumi - *Lavorazioni Industriali*

Filippo Contessi - *Contessi di Giuseppe e Fabio Contessi & C.*

Valerio Dabove - *Consorzio Servizi Qualificati*

Matteo Poggi - *MTR*

Massimo Terin - *Tag Control*

CONSIGLIERI

Angelo Bixio - *Ing. Ottonello Tomaso & C.*

Riccardo Bonalumi - *Lavorazioni Industriali*

Massimo De Ferrari - *Ansaldo Energia*

Giancarlo Dughera - *Cofi*

Arturo Ferrucci - *Acciaierie d'Italia*

Alessandro Gigliotti - *Ceisis*

Paolo Pajardi - *Hi-lex Italy*

Andrea Razeto - *F.Ili Razeto e Casareto*

Simone Zaffiri - *Cosme*

SEZIONE INDUSTRIA CANTIERISTICA NAVALE

PRESIDENTE

Paolo Capobianco - *Fincantieri*

VICEPRESIDENTE

Marco Ghiglione - *T. Mariotti*

DELEGATI ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Alessandro Campini - *Samos*

Stefano Costa - *Tecnavi*

Nicolò De Angelis - *Genoa Sea Service*

Bernard De Watteville - *La Meccanica Turbo Diesel*

CONSIGLIERI

Massimo Barbé - *Ortec Santamaria*

Giuseppe Barbera - *Gennaro*

Fabio Bianchi - *Savi*

Giovanni Costaguta - *Yachtline Arredomare 1618*

Matteo Garré - *Off. Mecc. Navali e Fonderie
San Giorgio del Porto*

Bruno Guglielmini - *Amico & Co.*

Antonio Pelizza - *Lagomarsino Anielli*

Guido Polipodio - *Enrico Polipodio*

Alfredo Sadowski - *Zincaf*

SEZIONE INDUSTRIE ALIMENTARI

PRESIDENTE

Giovanni Battista Valsecchi - *Generale Conserve*

VICEPRESIDENTE

Rolando Rossi - *Radeberger Gruppe Italia*

DELEGATI ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Mirko Alboino - *Proforec*

Elena Balestrero - *Caramelle Lavagetti*

Cristina Santagata - *Santagata 1907*

CONSIGLIERI

Giovanni Bindella - *Panarello Distribuzioni*

Giovanni Calvini - *Madi Ventura*

Luca Dovo - *Tonitto 1939*

Jean Dufour - *Icat Food*

Francesco Palau - *Appetais*

Andrea Giuseppe Pedemonte Cabella - *Cabella Angela
di Pedemonte A. e G. & C.*

SEZIONE LOGISTICA E TRASPORTI

PRESIDENTE

Vincenzo Macello - *RFI*

VICEPRESIDENTE

Guido Porta - *Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari*

DELEGATI ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Domenico Bernini - *Giuseppe Santoro*

Laura Ferrando - *Ecological Maneco*

Matteo Ripamonti - *SLIT*

CONSIGLIERI

Gianluca Croce - *Agenzia Marittima Le Navi*

Alberto Mazzoni - *Vernazza Autogru*

Marco Novella - *Ottavio Novella*

Stefano Pesci - *AMT Azienda Mobilità e Trasporti*

Livio Ravera - *Mercitalia Shunting & Terminal*

Piero Righi - *Aeroporto di Genova*

Francesco Sapio - *Autostrade per l'Italia*

Giulio Vano - *Costa Crociere*

SEZIONE RISORSE ENERGETICHE

PRESIDENTE

Marco Roggerone - *Autogas Nord*

VICEPRESIDENTE

Irene Bonetti - *Attilio Carmagnani "AC"*

DELEGATI ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Irene Bonetti - *Attilio Carmagnani "AC"*

Amedeo Rosatelli - *Sere*

CONSIGLIERI

Piero Luigi Bianchi - *Enel Italia*

Luca Bragoli - *Erg*

Marco Castagna - *Duferco Energia*

Alessandro Cecchi - *Iren*

Cecilia Gatti - *Axpo Italia*

Luigi Profumo - *Iplom*

Edoardo Ravano - *Ravano Power*

Paolo Ravera - *Eni R&M*

SEZIONE SANITÀ

PRESIDENTE

Francesco Berti Riboli - *Villa Montallegro*

VICEPRESIDENTE

Elisabetta Grillo - *Laboratorio Albaro*

DELEGATO ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Paolo Masino - *MPaHS*

CONSIGLIERI

Mario Arato - *Chirotherapic*

Massimo Biscari - *Bio Data*

Beppe Croce Bermondi - *Galeno Diagnostic Center*

Antonio Crosa - *Servizi Sanitari - Ist. Cardiovascolare di Camogli*

Donatella Garufi - *Istituto Baluardo*

Sandro Mazzantini - *ICLAS*

Federico Patrone - *FI.D.ES Medica*

Luca Reggiani - *IRO Radiologia*

Isabella Turtulici - *TIR*

SEZIONE TERMINAL OPERATORS

PRESIDENTE

Giuseppe Costa - *Saar Depositi Portuali*

VICEPRESIDENTE

Giulio Schenone - *Terminal Contenitori Porto di Genova*

DELEGATI ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Federico Puccetti - *Thermocar*

Andrea Rebolino - *Silomar*

CONSIGLIERI

Maurizio Anselmo - *Terminal San Giorgio*

Giovanni Benedetti - *Spinelli*

Matteo Catani - *Grandi Navi Veloci*

Giuseppe Danesi - *Pra' Distripark Europa*

Alfredo De Felice - *Porto Petroli di Genova*

Roberto Ferrari - *PSA Genova Pra'*

Paolo Marsano - *Sampierdarena Olii*

Ignazio Messina - *Ignazio Messina & C.*

Edoardo Monzani - *Stazioni Marittime*

GRUPPO TERRITORIALE DEL TIGULLIO

PRESIDENTE

Giancarlo Durante - *A-Esse*

VICEPRESIDENTE

Vittoria Bixio - *Villa Ilià*

CONSIGLIERI

Alberto Bagna - *Arinox*

Rosanna Brizzolara - *Dreams Lab*

Andrea Fustinoni - *Grand Hotel Miramare*

Franca Garbarino - *L.E.A.N.I.*

Marco Lanata - *Virtual*

Paolo Pajardi - *Hi-lex Italy*

Elena Signorastrì - *Fincantieri*

Stefano Tambornini - *Tigullio Digital*

Simone Zaffiri - *Cosme*

INVITATI PERMANENTI

Maurizio Cantamessa - *Consorzio Tassano*

Emilio Colombo - *Algo*

Giancarlo Dughera - *Cofi*

SEZIONE TERZIARIO

PRESIDENTE

Paolo Macrì - *Ggallery*

VICEPRESIDENTE:

Christian Ostet - *AR92 Landcoproperty*

DELEGATI ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Corrado Alia - *Gamos*

Marco Bressani - *Mixura*

Paolo Maloberti - *Bdo Italia*

Giuseppe Merello - *GG5 Merello Gestioni Immobiliari*

Christian Ostet - *AR92 Landcoproperty*

Tiziana Traversa - *Mast*

CONSIGLIERI

Gabriele Ciambi - *Sogegross*

Carlotta Galetti - *Cooperativa Italiana Ristorazione - C.I.R.*

Fabrizio Galluzzi - *TB Engineering*

Umberta Paoletti - *Staff*

Pietro Pongiglione - *AMIU*

Eugenio Puddu - *Deloitte & Touche*

Massimo Ragazzi - *Opes Mind*

Achille Tonani - *RINA*

INVITATI PERMANENTI

Alessandro Bosio - *BF Partners*

Beatrice Duce - *Istituto Italiano della Saldatura*

Lorena Ameri - *Ameri Communication and Public Relations*

Nicola Battuello - *RINA*

Nicola Visconti - *VRS*

Nicoletta Piccardo - *Ticass*

Stefano Ferraro - *Intempo*

Tomaso Cuneo Capellino - *Coferc; Comarco; Victoria;*

G&O - The Genoa & Overseas Trade Alliance

SEZIONE TURISMO, CULTURA E COMUNICAZIONE

PRESIDENTE

Claudio Burlando - *Curiositas*

VICEPRESIDENTE

Laura Gazzolo - *AC Hotel*

DELEGATI ALLA PICCOLA INDUSTRIA

Sara Di Paolo - *Words*

Giorgio Genta - *Xedum*

Valter Mariani - *Hotel Moderno Verdi*

CONSIGLIERI

Ilaria Alzona - *Gemi Piccoli Grandi Eventi*

Renzo Balbi - *Genovarent*

Serena Bertolucci - *Palazzo Ducale di Genova
Fondazione per la Cultura*

Alberto Cappato - *Progetto Santa Margherita*

Gabriele Fortunato - *Hotel Savoia Genova*

Bruno Guzzo - *Sagep Editori*

Carla Sibilla - *C-Way*

Roberto Stasio - *Barabino e Partners*

INVITATI PERMANENTI

Carlo Mandich - *Fondazione Teatro Carlo Felice*

Raffaella Rocca - *Teatro Nazionale di Genova*





di Piera Ponta

La transizione energetica è uno degli impegni ai quali non possiamo sottrarci, per contrastare il cambiamento climatico e per provare ad assicurare un futuro sostenibile e indipendente ai nostri figli e ai nostri nipoti.

Obiettivi ambiziosi

“Burocrazia e sistemi di incentivazione male organizzati sono ostacoli alla diffusione delle rinnovabili”

“La transizione energetica va trattata in maniera olistica, affrontando anche il problema dello smaltimento e del riciclo degli impianti”

“Siamo troppo poco attivi nella lotta al cambiamento climatico”

Luca Mercalli

Luca Mercalli è fra i più noti e influenti divulgatori scientifici italiani. Meteorologo e climatologo, ha conquistato un'ampia visibilità mediatica in particolare grazie alla sua partecipazione alla popolare trasmissione televisiva “Che tempo che fa”. Autore di numerosi libri, saggi su riviste specializzate e articoli comparsi sui quotidiani La Stampa, La Repubblica e, più di recente, Il Fatto Quotidiano, quasi trent'anni fa ha ideato “Nimbus”, la rivista ufficiale della Società Meteorologica Italiana, periodico del quale conserva a tutt'oggi la direzione. Fra le sue pubblicazioni più recenti, i volumi “Il clima che cambia. Perché il riscaldamento globale è un problema vero, e come fare per fermarlo” (Rizzoli, 2019), “Non c'è più tempo. Come reagire agli allarmi ambientali” (Einaudi, 2020) e “Salire in montagna. Prendere quota per sfuggire al riscaldamento globale” (Einaudi, 2020). Di recente, Mercalli è stato ospite (via streaming) di Palazzo Ducale, dove ha tenuto l'incontro “Divulgare l'economia sostenibile” in dialogo con Andrea Castanini de Il Secolo XIX. Il 27 luglio prossimo sarà fisicamente in Liguria, ad Arenzano, in occasione dell'appuntamento annuale che l'Amministrazione locale dedica alla Carta di Arenzano Per la Terra e per l'Uomo, un documento di etica ambientale scritto nel 2001 da Massimo Morasso e controfirmato anche da 6 premi Nobel e vari premi Pulitzer.

La missione 2 del PNRR è dedicata a “rivoluzione verde e transizione ecologica”. Si tratta di concetti del tutto assimilabili o non è bene, piuttosto, evidenziarne le differenze?

“Rivoluzione verde” è un termine un po’ ambiguo, in questo contesto, perché potrebbe richiamare la “Green Revolution” degli anni ‘60 in agricoltura, quando vennero introdotti nuovi sistemi di coltivazione (compreso l’uso eccessivo di fertilizzanti chimici e di fitofarmaci) e mezzi meccanici per aumentare in modo significativo le produzioni agricole, determinando, allo stesso tempo, lo sfruttamento intensivo del suolo... esattamente il contrario di quello che ci si propone di fare nella Missione 2 del PNRR. È corretto, invece, parlare di “transizione ecologica”, all’interno della quale troviamo anche la transizione energetica. La transizione ecologica non chiede solo di cambiare il modo di produrre energia, passando dal fossile alle rinnovabili, quindi al sole, all’idroelettrico, all’eolico, ma chiede anche il rispetto per la biodiversità... oltre a non cementificare i suoli, a non deforestare, a non gettare i rifiuti dove non si devono gettare - basti pensare alle isole di plastica in mare e alle migliaia di animali marini e di pesci uccisi ogni anno da oggetti di plastica di cui si nutrono per sbaglio o in cui rimangono intrappolati.

Anche in Italia si è ormai quasi unanimemente convenuto sulla necessità di accelerare la conversione energetica, e sulla crucialità, in un’ottica di “transizione ecologica”, della rapida crescita delle rinnovabili. Tuttavia, nel concreto dei progetti locali, proteste di varia origine spesso determinano forti rallentamenti o addirittura lo stop alla messa in opera degli impianti.

Rallentamenti e blocchi, nel caso di impianti per le rinnovabili, certamente non imputabili agli ambientalisti! A ritardare o a bloccare l’avvio di questi progetti sono, più spesso, le sovrintendenze ai beni paesaggistici; e poi la lunghezza e la farraginosità delle procedure burocratiche o sistemi di incentivazione male organizzati. Senza contare che, in alcuni casi, quando sono disponibili “comodi” contributi pubblici, gli interventi vengono proposti più per spirito predatorio che per spirito ambientalista. Sicuramente c’è il NIMBY come attitudine di singoli soggetti (o Comitati, Associazioni ecc.) in un dato territorio ma, sul piano pratico, questa sindrome non ha quasi mai bloccato l’installazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili: abbiamo parchi eolici in Sardegna, in Puglia... Resta il punto che i grandi progetti dovrebbero prima essere condivisi con la popolazione residente, come prevede la convenzione di Aarhus sull’“accesso alle informazioni, la partecipazione dei cittadini e l’accesso alla giustizia in materia ambientale”: sono sicuro che se si seguisse sempre questa strada, offrendo quindi l’opportunità di conoscere, di approfondire e, infine, di esprimersi sulle diverse soluzioni di intervento, la maggior parte dei progetti incontrerebbe più facilmente l’apprezzamento dei cittadini. Ma, lo ripeto, non sono certo gli ambientalisti a impedire l’installazione dei pannelli solari sui tetti delle case...

Cosa si sta facendo e cosa si potrebbe fare di più, nel nostro Paese, per migliorare la compatibilità paesaggistica e ambientale (in particolare nel loro fine vita) degli impianti per le energie rinnovabili?

In Italia abbiamo talento, creatività, competenze ed esperienza nel campo del design: insomma, abbiamo tutti i numeri

per trovare soluzioni tecniche innovative e, allo stesso tempo, esteticamente gradevoli per gli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili. Un tetto con un impianto fotovoltaico integrato (quando, cioè, l’impianto non viene sovrapposto al tetto ma sostituisce i materiali di rivestimento) non è affatto brutto a vedersi. L’Alto Adige, che è la regione con il paesaggio più curato d’Italia, è pieno di masi col tetto fotovoltaico. Altro discorso sono le distese di pannelli solari nei campi: in Italia abbiamo 23 mila km di suolo cementificato, perché non cominciare da lì, dalle coperture dei capannoni industriali? Si capisce che installare impianti fotovoltaici su terreni agricoli è più semplice e veloce, ma si crea un altro danno ambientale. Andrebbe incentivata, invece, l’installazione di pannelli sul costruito. È corretto, quando si parla di transizione energetica, farlo in maniera olistica, considerare l’intero ciclo di vita degli impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili piuttosto che delle batterie per auto elettriche, dalla loro progettazione al fine vita, affrontando quindi anche le problematiche connesse allo smaltimento o al possibile recupero dei singoli componenti. Oltre il 90% dei materiali utilizzati per la costruzione dei pannelli solari (alluminio, vetro, silicio...) sono riciclabili o comunque inerti, quindi il loro smaltimento non costituisce un problema. Potrebbe diventarlo, invece, quello delle batterie esauste delle auto elettriche, perché contengono molti elementi pericolosi e inquinanti, come cobalto, nickel, manganese. Considerato che la produzione di batterie è in continuo aumento, occorre fin d’ora organizzare una filiera di smaltimento e di riciclo sicura e a costi accettabili, altrimenti nel giro di pochi anni rischiamo di dover gestire una nuova bomba ecologica. Ma la Commissione europea è già al lavoro.

Da anni, la lotta al cambiamento climatico è stata messa al centro dell’agenda politica internazionale: una cosa, però, sono le parole e - quando vi siano - le buone intenzioni, e un’altra i fatti. Qual è la sua percezione al riguardo?

Ci sono tutti gli ingredienti per imprimere una svolta importante nella lotta al cambiamento climatico, ma stiamo facendo fatica, siamo troppo lenti. Se andiamo avanti con questo passo, non arriveremo in tempo. Tutti dovrebbero fare la loro parte... insomma, mi piacerebbe vedere un sacco di gente sui tetti a installare pannelli fotovoltaici! Tra l’altro, oggi, la transizione energetica non ha rilevanza solo dal punto di vista ambientale, ma sempre più anche dal punto di vista economico, viste le crescenti difficoltà nell’approvvigionamento di gas a seguito dello scoppio del conflitto tra Russia e Ucraina e la conseguente ulteriore impennata dei costi in bolletta. Come individui e come imprese dobbiamo occuparci seriamente di efficienza energetica: individuare e riparare le falle che portano allo spreco di energia e passare alle rinnovabili. È noto a tutti, direi, che l’efficientamento energetico permette un risparmio economico e una riduzione delle emissioni molto rilevanti: allora, perché non lo si fa? Un freno può essere il costo dell’investimento iniziale, ma in un contesto come quello attuale, il ritorno sull’investimento sarebbe già assicurato. Queste grandi transizioni, però, non devono essere fatte solo se i conti tornano, ma perché ci crediamo veramente, perché lo dobbiamo ai nostri figli e ai nostri nipoti. E il primo risultato sarebbe un risultato di indipendenza: in situazioni come quelle che viviamo oggi, non saremmo mai ricattabili. ●

In ABB integriamo la sostenibilità in tutto ciò che facciamo.

Crediamo che lo sviluppo sostenibile significhi progresso verso un mondo più sano e più prospero oggi e per le generazioni future. Ciò significa bilanciare le esigenze della società, dell'ambiente e dell'economia. Per raggiungere questo obiettivo, agiamo e incorporiamo questo approccio al business lungo la nostra catena del valore, creando valore superiore per tutti i nostri stakeholder.

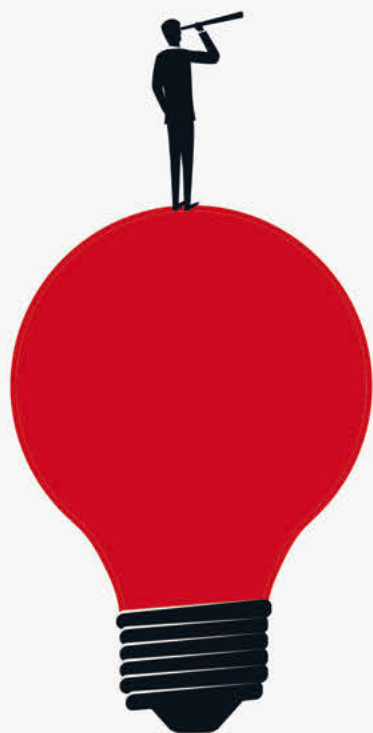
La nostra strategia di sostenibilità 2030 si basa su tre pilastri, sui quali siamo impegnati a produrre un impatto concreto: ridurre le emissioni, preservare le risorse e promuovere il progresso sociale.

Diamo energia alla trasformazione della società e dell'industria per ottenere un futuro più produttivo e sostenibile.

new.abb.com/it/sostenibilita



Quando
cerchi
il budget
per la
comunicazione



Quando
lo trovi



Per la pubblicità su Genova Impresa
e Genova Impresa settegiornineWS
contattaci

1983 group
ggallery

010 888871 genovaimpresa@ggallery.it

PNRR



#TransizioneEnergetica

M2. Rivoluzione
verde e
transizione
ecologica

Porto verde

L'elettificazione delle banchine consente di ridurre in modo significativo le emissioni prodotte dalle navi in sosta o in manovra.



Sonia Sandei

Il Ministero della Transizione ecologica ha avviato il progetto "Green ports", che finanzia interventi per l'efficiamento energetico, la riduzione delle emissioni di CO₂ e di altre emissioni inquinanti nei porti per promuovere la sostenibilità ambientale delle attività portuali, anche a beneficio delle aree urbane circostanti. Le risorse messe a disposizione per finanziare le proposte presentate dalle Autorità di Sistema portuale del centro-nord (cioè quelle non interessate dal Programma di azione e coesione "Infrastrutture e Reti", che ha coinvolto le AdSP del Mezzogiorno) ammontano a 270 milioni di euro. Le tipologie di intervento previste riguardano la produzione di energia da fonti rinnovabili, l'efficienza energetica degli edifici portuali, l'efficienza energetica dei sistemi di illuminazione, l'utilizzo di mezzi di trasporto elettrici, interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti, la realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità e la riduzione delle emissioni inquinanti delle navi in banchina. Temi che, in Confindustria Genova, segue la vicepresidente vicario Sonia Sandei nell'ambito della delega all'Execution del PNRR e

alla Transizione ecologica del porto. Quanto anticipato nella sua intervista in queste pagine sarà oggetto di approfondimento in un Position Paper sulla Transizione energetica del porto, che sarà completato nelle prossime settimane.

Il trasporto marittimo rappresenta uno tra i settori più inquinanti, responsabile del 2,5% delle emissioni globali di gas serra, con prospettive di aumento stimate tra il 50 e il 250% entro il 2050. Quali soluzioni possono essere adottate?

Si può fare molto a partire dai porti, e possiamo farlo rapidamente, grazie anche alle risorse messe a disposizione dal PNRR. Oltre l'80% delle emissioni portuali deriva dalle navi in sosta e in manovra; quindi, agendo sui porti, contribuiamo a ridurre le emissioni in città, migliorandone la qualità dell'aria e della vita. Basti pensare, per esempio, che durante una sosta di 10 ore in porto i generatori a gasolio di una nave da crociera possono utilizzare fino a 20 tonnellate di carburante, producendo 60 tonnellate di CO₂, equivalenti alle emissioni annue di 25 auto di taglia media. Come dimo-



stra lo studio condotto da Legambiente, l'abilitazione al "cold ironing" (ovvero all'alimentazione delle navi in sosta con energia elettrica) dei 39 porti italiani del network TEN-T consentirebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino. Affinché il porto sia più sostenibile e competitivo, le infrastrutture di cold ironing vanno integrate con l'efficientamento energetico dei terminal, che consente una riduzione dei consumi e delle emissioni, in una visione complessiva e olistica del sistema portuale. Oggi l'evoluzione tecnologica e l'innovazione mettono a disposizione sistemi di generazione distribuita che sfruttano l'energia del vento e del sole e che unitamente a impianti di accumulo, smart grid, mezzi di movimentazione merci elettrici e mobilità sostenibile creano un ecosistema di soluzioni a disposizione dell'Autorità di Sistema portuale per rendere il porto più sostenibile e competitivo.

La transizione energetica passa dunque anche per i porti.

Passa per i grandi e i piccoli porti e per le marine, dove non

solo dobbiamo elettrificare le banchine, ma dobbiamo anche alimentarle con fonti rinnovabili, che costituiscono una materia prima di cui il nostro Paese ha grande disponibilità. La proposta di Elettricità Futura di sviluppare 60 GW di impianti da fonti rinnovabili nei prossimi tre anni va in questa direzione; pensi che 60 GW rappresentano solo un terzo degli impianti che a oggi hanno già avviato un iter autorizzativo. Si tratta di un'operazione possibile che ci farebbe risparmiare 15 miliardi di m3 di gas ogni anno, ovvero il 20% del gas importato. E poi la transizione energetica porta investimenti: 60 GW di impianti equivalgono a 85 Mld di euro investiti in tre anni e 80.000 nuovi posti di lavoro. Si tratta di investimenti che darebbero un grande slancio all'economia e renderebbero l'Italia energeticamente più sicura e indipendente.

Cosa è possibile fare per favorire lo sviluppo del cold ironing, come accade nei paesi nordici, e su quale modello è necessario puntare per la sua crescita?

Serve un'accelerazione che può essere generata dal ricorso a partnership pubblico-private, che amplificherebbero i fondi PNRR a disposizione per la transizione ecologica e, soprattutto, consentirebbero di mettere a terra e operare un nuovo modello di business efficace per gli operatori portuali. Non è sufficiente, infatti, costruire un'infrastruttura per alimentare le navi con energia elettrica, è necessario che venga operato un servizio conveniente per l'armatore, almeno al pari del rifornimento di gasolio. È necessario, insomma, un cambio di paradigma, analogo a quello che l'Autorità e il legislatore hanno definito per la mobilità elettrica, dove il cliente che deve ricaricare la propria auto si collega all'infrastruttura apposita e paga un "servizio" tutto incluso. Attualmente, sulla base della normativa vigente, il cold ironing è assimilato a una ordinaria fornitura di energia elettrica mentre, come per la mobilità elettrica, presenta caratteristiche peculiari che richiedono prestazioni accessorie e funzionali all'utilizzo della tecnologia quali, ad esempio, le attività di connessione e disconnessione delle imbarcazioni al sistema elettrico (effettuate da personale specializzato), la manutenzione ordinaria e straordinaria, la gestione attiva del sistema di ricarica sulla base delle differenti imbarcazioni da alimentare, una gestione smart della rete in modo da ottimizzare i carichi. L'estensione anche al cold ironing della qualifica di "servizio", in analogia a quanto già avvenuto nel caso della mobilità elettrica, comporterebbe alcune importanti semplificazioni rispetto all'applicazione di una normativa e regolazione generali di settore, con una spinta significativa per lo sviluppo della tecnologia e, più in generale, della transizione ecologica dei porti. Un'ulteriore sfida per la realizzazione delle infrastrutture di cold ironing risiede nel coordinamento dei diversi attori del sistema portuale, quali Autorità di Sistema portuale, concessionari di aree e servizi, operatori e armatori. Lo sviluppo nei porti di soluzioni sostenibili richiede un quadro normativo omogeneo, un forte coordinamento tra tutti gli attori che operano nei porti e un adeguato sostegno pubblico, anche nell'accelerazione degli iter autorizzativi: anche transizione burocratica, quindi, non solo energetica. Solamente l'adozione di un approccio sistemico può ridurre i rischi di "generare cattedrali nel deserto". ●



di Gianni e Agostino Calcagno

La fine degli scarti

La Ruths di Genova realizza impianti di termovalorizzazione per ottenere energia elettrica e calore dai rifiuti urbani che avanzano dalla raccolta differenziata.

Termovalorizzatore di RENNES (F) in costruzione, due generatori di vapore della RUTHS spa

Rivoluzione verde e transizione ecologica. Quattro parole che contengono obiettivi che ci coinvolgono tutti sotto vari aspetti.

Sono obiettivi di cambiamento nell'uso delle risorse, primariamente energetiche, che prevedono un uso parsimonioso delle stesse, un utilizzo di sorgenti di energia alternative, il riciclo fin dove è possibile di materiali e beni, una revisione dei comportamenti nel modo in cui la società dei consumi si è sviluppata: una rivoluzione insomma; tutto ciò però permettendo alla società umana di continuare a esistere con livelli di benessere essenziali, estesi a tutti i popoli del mondo. Sarà una sfida gigantesca dei prossimi 50 anni con cambiamenti che fatichiamo a immaginare.

Sul piano personale siamo chiamati a rivedere, alla luce dei criteri di cui sopra, i nostri comportamenti nella vita di tutti i giorni: dal consumo di acqua calda e fredda, al livello delle temperature medie nelle nostre case in estate e in inverno, dai consumi alimentari al vestiario, dalla scelta di viaggi e vacanze a cosa e come studiare per l'avvento di una nuova

cultura, dall'adozione di nuovi mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale a molto altro ancora.

Nelle nostre attività industriali e commerciali, dovremo rivedere i processi produttivi e adottarne di nuovi, le modalità di packaging e di distribuzione, l'uso di materiali alternativi, riciclati e comunque a basso impatto ambientale.

Nell'organizzazione della vita delle nostre città, dovremo puntare alla riduzione dell'inquinamento dovuto principalmente al riscaldamento domestico, al traffico veicolare, al trasporto pubblico locale, alle industrie e alle centrali per l'energia presenti nel perimetro urbano, alla non ottimale gestione dei rifiuti prodotti ecc.

Tutti questi cambiamenti non avverranno da soli o per un colpo di bacchetta magica e neanche solo per una chiara volontà politica, avvengono e avverranno per un impegno di tutti, ognuno per la sua parte di responsabilità. Inoltre i cambiamenti non saranno indolori, costeranno e ci obbligheranno a fare delle scelte di valore, di priorità, di abitudini, anche con delle rinunce.

Nel piccolo della nostra attività industriale, la Ruths di Genova, realizziamo impianti di termovalorizzazione per ottenere energia elettrica e calore dai rifiuti urbani, da quelli che avanzano dopo aver effettuato la raccolta differenziata di carta, plastica, umido, vetro e metalli.

Rifiuti urbani considerati come fonte di energia rinnovabile e quindi green, stante la probabile continuazione della vita umana e sociale sulla terra con prospettiva almeno secolare, nonostante le previsioni catastrofiche.

Alcune considerazioni sulle quantità di rifiuti in gioco che rendono indispensabile una struttura industriale per trattarli adeguatamente. Struttura inserita in pieno nella filosofia e nella cultura del riciclo. Filosofia e cultura non nuove, specie a Genova, dove già nel 1700 si diceva che "tutti gli stracci vanno a Voltri". Già allora gli stracci servivano da materia prima alle cartiere per fare carta moneta, che veniva poi spedita in giro per il mondo.

Anche oggi il recupero della carta e del cartone vede l'Italia al primo posto in Europa: con il riciclo si producono carta e cartone di buona qualità, solo che il processo di recupero, come ogni processo industriale, lascia circa un 15% in peso di scarto che conserva come ultimo valore il suo contenuto energetico.

Così avviene per la plastica che, raccolta separatamente come la carta, viene poi vagliata e selezionata, in impianti industriali dedicati, per permetterne il riutilizzo. Anche in questo processo di riutilizzo e riciclo, dove l'Italia è molto avanti, ne avanza una percentuale in peso, variabile dal 15 al 25% a seconda degli impianti, che proprio non vuole nessuno e che è buona solo per produrre energia.

Anche dal recupero e dal trattamento della frazione organica umida dei rifiuti urbani, che avviene in impianti industriali dove i batteri anaerobici lavorano come schiavi, si ricava del gas metano che può andare in rete, ma date le notevoli impurezze presenti dovute alle modalità con cui le singole persone fanno la raccolta differenziata nelle loro case, rimangono degli scarti, pari ancora al 15% in peso, che di valore conservano solo il loro potere calorifico.

Sempre dal rifiuto urbano proviene la raccolta cosiddetta indifferenziata, che vale dal 15 al 35% in peso del totale, percentuali così variabili perché legate al comportamento dei cittadini. I rifiuti indifferenziati hanno valore per il loro potere calorifico inferiore e quindi vanno preferibilmente ai termovalorizzatori per produrre energia elettrica oppure, nelle regioni dove non ci sono questi impianti, e in Italia il Centro Sud e le isole sono ampiamente carenti, l'indifferenziato va in discarica. Si capisce quindi quanto siano importanti le quantità in gioco di rifiuti urbani che, per un motivo o per l'altro, non vengono riciclati. Si può considerare che in un Paese sviluppato si producono circa 500 Kg/anno per persona, in Italia quindi circa 30 milioni di ton/anno e che, sempre nella media tra i buoni riciclatori e i cattivi, si arrivi a recuperare il 50% del totale.

Si tratta quindi di circa 15 milioni di ton/anno che, al momento, non sono riciclabili e che vanno in discarica o agli impianti di termovalorizzazione. Numeri che lasciano naturalmente fuori i rifiuti industriali, che rappresentano un altro capitolo di cui al momento non ci occupiamo, ma il cui trattamento segue filosofie in tutto simili.

In Italia, mentre il Nord è a livello di Germania, Francia e Svizzera per quanto riguarda gli impianti di termovalorizzazione con cui si producono ingenti quantità di energia elettrica e di calore per il teleriscaldamento, nel Centro Sud siamo invece ancora molto carenti.

Gli impianti di termovalorizzazione hanno consolidato una tecnologia al tempo stesso avanzata e affidabile, si da garantire un ottimo rendimento d'impianto, una sicurezza e affidabilità che garantiscono un funzionamento 24 ore su 24 fino a 8000 ore all'anno, e un trattamento sofisticato di depurazione dei fumi che garantisce l'intercettazione di tutte le particelle pericolose e il rispetto di tutti i limiti prescritti dalle norme non solo internazionali, ma anche regionali, normalmente più stringenti.

È evidente che l'energia come il calore prodotti vanno a sostituire pari quantità che si sarebbero dovute produrre con combustibili fossili. In tal modo si dà un contributo alla transizione energetica. Per virtuosi che i cittadini del mondo potranno essere, una parte dei rifiuti non potrà essere riciclata e inviata in discarica, per cui rimarranno i termovalorizzatori a sfruttarne l'unica caratteristica utile loro rimasta: il loro potere calorifico.

Gli impianti industriali non si comprano però al supermercato, vanno programmati, progettati e realizzati e con le procedure attuali, con tutta la buona volontà, si va dai 5 agli 8 anni per averne uno in funzione! Poi, possono essere grandi o piccoli, ma il tempo è quello. Recentemente, in Italia, molti progetti dormienti sono stati ripresi. La potenza elettrica installata oggi è dell'ordine dei 1000 Mw per un equivalente di circa 8 milioni di Mwh all'anno di energia: non proprio indifferente, tenendo conto che si risolve al contempo un grosso problema di igiene urbana.

La Ruths oggi ha in costruzione 7 linee, quattro in Italia, due in Francia e una in Spagna, che trattano un totale di circa 400.000 t/a di rifiuto, con potenza elettrica installata di circa 37,5 Mw e produzione di energia per circa 300.000 Mwh all'anno. I grandi cambiamenti si fanno con il piccolo contributo di un gran numero di soggetti. Diamoci da fare per la nostra parte.●

Gianni Calcagno è Presidente Ruths
Agostino Calcagno è Amministratore Delegato Ruths

Termovalorizzatore di Parma, due Generatori di vapore della RUTHS spa





di Giorgio Urbano

Alleati in transizione

Idrogeno e decarbonizzazione: l'osservatorio RINA.

L'idrogeno rappresenta, insieme alla cattura della CO₂, una delle opportunità più concrete per un futuro energetico pulito e sicuro, contribuendo così alla decarbonizzazione dei processi industriali globali e a preservare il pianeta dal surriscaldamento.

Questo vettore energetico, rappresentando un valido alleato per alleggerire la dipendenza delle fonti fossili, favorisce la transizione verso sistemi energetici decarbonizzati, in linea con le indicazioni dell'Unione Europea.

Da più parti si sottolinea come l'aumento della concentrazione di CO₂ nell'atmosfera terrestre sia responsabile del surriscaldamento globale.

La fame di energia, approvigionata per lo più da fonti non rinnovabili che liberano anidride carbonica in atmosfera, costringe a ripensare alle tecnologie per lo sfruttamento energetico. In questo senso l'Italia parte da lontano con lo sfruttamento dell'energia idroelettrica, a cui si è unita negli ultimi decenni l'energia ottenuta da sistemi di solare termico, fotovoltaico ed eolico. Decarbonizzare l'energia si può fare sostituendo ex ante le fonti non rinnovabili carboniose - che bruciando emettono CO₂ - con idrogeno ed energia elettrica, oppure (ex post) è possibile catturare la CO₂ prima che sia emessa in atmosfera.

L'idrogeno può essere impiegato in tutte quelle attività che richiedono la sostituzione del carbonio usato come agente riducente che, ossidandosi, libera energia. L'idrogeno non si trova in natura come "idrogeno gassoso", ma può essere prodotto utilizzando l'elettrolisi, piuttosto che la pirolisi e

la purificazione del gas di sintesi, oppure da "reforming" di prodotti derivati da fonti carboniose non rinnovabili.

Più in dettaglio, un elettrolizzatore è un'apparecchiatura in grado di dividere l'acqua (H₂O) nei suoi due costituenti - idrogeno e ossigeno - grazie all'energia elettrica. È importante considerare che l'energia elettrica impiegata per l'elettrolisi sia generata da fonti rinnovabili provenienti da impianti idroelettrici - fotovoltaici o eolici -, altrimenti se si producesse idrogeno con energia elettrica proveniente dalla rete elettrica il gas prodotto avrebbe un'impronta di carbonio ("carbon footprint") superiore all'equivalente dell'energia ottenuta da combustibile fossile.

L'idrogeno può essere prodotto a partire da pirogassificazione, producendo syngas e separando l'idrogeno, ma anche da gas naturale, utilizzando un processo denominato "steam methane reforming".

Per evitare emissione di CO₂ durante la produzione di idrogeno occorre installare sistemi di cattura della CO₂. I più utilizzati sono sistemi di cattura ad ammine oppure con soluzioni alcaline (ad esempio K₂CO₃): questi sistemi prevedono un lavaggio di gas ricchi di CO₂, spostando la CO₂ dai gas ai liquidi di cattura (ammine o soluzioni alcaline) e rilasciando CO₂ in un recipiente dedicato allo stoccaggio.

Un altro modo per separare e catturare la CO₂ è usare setacci molecolari o membrane polimeriche che permettono il passaggio di gas a basso peso molecolare, concentrando e separando la CO₂. Infine, raffreddando i gas a bassissima temperatura e sfruttando il passaggio di fase da gas a solido



è possibile separare la CO₂ in un processo criogenico che, però, richiede disponibilità di GPL per diminuire i costi di raffreddamento (si sfrutta il “boil off” del GPL per raffreddare i gas). Insomma, non esiste una “killer application” buona e utile per ogni scenario o situazione: l’idrogeno, infatti, deve essere prodotto il più possibile usando energia elettrica da fonti rinnovabili, quindi utilizzato come vettore energetico per la mobilità in alternativa ai combustibili di origine fossile (mobilità “heavy duty”) e ai veicoli elettrici. La CO₂ catturata deve avere un destino finale: è possibile utilizzarla direttamente come gas in processi industriali, oppure comprimerla, trasportarla via pipeline e stoccarla in giacimenti di idrocarburi esauriti (“depleted”). Un’altra possibilità sarebbe impiegarla per produrre biomassa dove la CO₂ ritorna nel ciclo di vita delle piante che, grazie all’aiuto dell’energia solare, la riutilizzano come fonte di carbonio. Queste biomasse possono a loro volta essere immesse nel ciclo economico in ottica economia circolare. Infine, la CO₂ può essere alimentata in speciali reattori elettrochimici che, utilizzando energia elettrica da rinnovabili grazie a speciali catalizzatori, la convertono in sostanze chimiche come alcol etilico, etilene e metano. Queste sostanze chimiche possono essere utilizzate nell’industria chimica in sostituzione delle materie prime ottenute da risorse non rinnovabili di origine fossile.

RINA è impegnata nel campo dell’idrogeno, nonché nella cattura e uso della CO₂, sia con servizi di consulenza ingegneristica, sia in progetti di ricerca e sviluppo finanziati

dall’Unione Europea. Per quanto riguarda questi ultimi, RINA si è attivata già nel 2009 con il progetto H2SusBuild che ha visto la società partecipare come partner coordinatore tecnico per la progettazione di un sistema energetico che aveva come protagonista l’idrogeno sia come vettore energetico, sia come stoccaggio di energia per disaccoppiare i consumi e la generazione di energia elettrica e termica da rinnovabili non programmabili.

Venendo ai giorni nostri, RINA è coordinatore del progetto Everywh2ere, che ha l’obiettivo di sviluppare l’utilizzo dell’idrogeno in occasioni speciali (eventi, cantieri ecc.) per la produzione di energia elettrica con celle a combustibile con soluzione zero emissione e zero inquinamento acustico. Attualmente, inoltre, RINA è impegnata nel progetto SELECTCO₂ relativo alla produzione per via elettrochimica di sostanze chimiche organiche alimentate da energia elettrica, CO₂ e acqua.

In questo periodo di transizione ecologica ed energetica, Unione Europea, stati membri e imprese devono affrontare nuove sfide tecnologiche e strategiche. Cercare l’indipendenza energetica diventerà un aspetto cruciale per permettere uno sviluppo sostenibile supportato dall’innovazione e dalla tecnologia, che non può fare a meno di essere indirizzata da una strategia complessiva a livello europeo.

A tutti i livelli la linea è tracciata e occorre essere pronti a contribuire con le competenze e le filiere strategiche. ●

Giorgio Urbano è Industrial Sustainability Strategy Manager di RINA Consulting

La "via elettrica" di AMT

La visione di un nuovo modello di trasporto. Intervista al presidente Marco Beltrami.



Marco Beltrami

Genova sta diventando una città sempre più green con un cuore pulsante fatto di innovazione e tecnologia smart. È il trasporto pubblico a fare da traino all'approccio più sostenibile della mobilità del futuro. Come ci sposteremo nei prossimi anni? A raccontarcelo è Marco Beltrami, alla guida di AMT dal 2017, l'azienda che gestisce il Trasporto Pubblico della città metropolitana di Genova. Parte proprio da qui l'articolato percorso di transizione energetica che vedrà cambiare il volto del capoluogo ligure. La visione della mobilità del futuro è fatta di servizi intelligenti, a misura del cittadino, ecosostenibili, elettrici, in grado di trasportare molte persone che si spostano senza l'auto e vivono gli spazi urbani in un'ottica di integrazione tra sistemi diversi, tutti rispettosi dell'ambiente.

Presidente, lei ha impresso una cifra caratteristica alla sua azienda, quella dell'innovazione: qual è l'ambizione di AMT?

Quando sono arrivato in azienda ho trovato una realtà ricca di esperienza e competenze ma forse un po' stanca e demotivata, senza una visione e una spinta alla trasformazione e al cambiamento. Ho lavorato soprattutto su questo

aspetto: liberare e valorizzare energie e competenze già presenti in azienda. Innovazione e cambiamento sono diventati le parole su cui ho battuto di più. All'inizio era soprattutto l'idea di pensare in maniera innovativa alle possibilità che forniva la nuova tecnologia della trazione elettrica (applicata al trasporto pubblico), ma presto si è trasformata, grazie anche alla forte spinta dell'amministrazione comunale, in un approccio più ampio in grado di cambiare drasticamente il paradigma del trasporto pubblico di massa, trasformandolo da mero spostamento a nuova occasione di sviluppo e rinnovamento.

La mobilità sostenibile è uno dei temi più ricorrenti, l'impegno sulla transizione energetica per voi cosa significa in termini di strategie e investimenti?

Significa ripensare in maniera integrata l'intero sistema mezzi - rimesse - infrastrutture di ricarica - programmazione del servizio. Il passaggio all'elettrico non è la semplice sostituzione di mezzi termici con mezzi elettrici, ma richiede la riprogettazione dell'intero sistema. Gli investimenti, molto consistenti, devono coprire in maniera organica tutti questi aspetti. Al momento il costo dei mezzi elettrici rimane anco-

ra molto elevato, più del doppio di un mezzo termico di analoghe dimensioni, ma le prospettive, legate in particolare allo sviluppo delle tecnologie di nuovi tipi di batterie, prevedono un calo piuttosto rapido. Molto consistenti rimangono però gli investimenti per le infrastrutture di ricarica. Aspetti di significativo impatto economico e spesso non conosciuti riguardano la riorganizzazione del servizio per le ancora limitate autonomie e l'incremento di spazi richiesto in rimessa per la gestione delle ricariche. Tutto questo va ovviamente confrontato con la riduzione dell'inquinamento, anche sonoro, in ambito urbano, e una dolcezza di guida che trasforma la qualità del servizio. L'attenzione sulla sostenibilità spesso si focalizza sugli autobus perché qui è maggiore la trasformazione, ma è da ricordare l'importantissimo contributo della metropolitana, tutta elettrica e in espansione, e, molto caratteristico della città di Genova, dei cosiddetti mezzi verticali, ascensori, funicolari e cremagliera. Lavoriamo poi su tutto quello che può ridurre emissioni e consumi: i progetti più significativi hanno riguardato il passaggio all'illuminazione a led delle rimesse e della metropolitana.

La "via elettrica" è il nome con cui ormai abbiamo imparato a conoscere il progetto di evoluzione di AMT in tema di trasporto elettrico. Quali sono i passi già fatti e cosa prevedete per il futuro?

AMT è diventata rapidamente, in poco più di un anno, pioniera nel panorama nazionale delle sperimentazioni di tecnologie e veicoli: tra il 2018 e il 2019, ad esempio, sono stati testati a Genova 10 mezzi elettrici diversi per marca, modello e dimensioni. Abbiamo lavorato molto per accreditarci nel mondo dei produttori di mezzi elettrici e abbiamo così ottenuto la collaborazione delle tante case produttrici che hanno visto in AMT un partner con cui sperimentare su strada le nuove tecnologie, in alcuni casi veri e propri prototipi, e raccogliere importanti dati sulle performance dei veicoli. AMT è diventata così un laboratorio dove si è cominciato ad assemblare il sistema elettrico genovese, fatto di acquisizione di know-how e di analisi di possibili modelli di sviluppo. Siamo partiti con la scelta strategica di avere i mezzi con "ricarica notturna" in rimessa e questa scelta è stata pagante per avere il pieno controllo del processo, fare esperienza e muoverci rapidamente. Adesso stia-



mo valutando anche l'introduzione su alcune linee di mezzi cosiddetti Opportunity Charging, cioè con ricariche parziali durante il tragitto. A fine 2022 avremo in servizio almeno 90 mezzi elettrici e operativi due "poli" di alimentazione, le rimesse Mangini e Cornigliano. Dal 2023 si avvierà anche l'introduzione dei mezzi elettrici previsti dal progetto 4 Assi. Se i finanziamenti ci sosterranno, abbiamo un piano per arrivare entro il 2025 alla piena elettrificazione del servizio.

Quali i benefici a medio lungo termine di una scelta tanto ambiziosa, ma diremmo necessaria, come questa?

Riprendo quanto introdotto prima: l'assenza di emissioni nocive, una silenziosità che trasforma il territorio e una qualità del servizio che può attrarre nuova clientela. Credo di poter dire che questo porta a ipotizzare una vivibilità completamente diversa della nostra città. Occorre inoltre ricordare la grande trasformazione che la mobilità genovese avrà per i tanti progetti infrastrutturali (4 Assi, estensioni metro, Skymetro in Valbisagno...) che si stanno concretizzando.

L'innovazione non riguarda solo la mobilità green ma proprio un nuovo modo di ripensare il modello di fruizione del Tpl. Come lo potrebbe descrivere?

In futuro il Tpl genovese poggerà su tre grandi pilastri: assi di forza (bus e metro) ad alta capacità e frequenza sulle grandi direttrici di spostamento, linee di adduzione (carichi comunque importanti con buona frequenza) che portano agli assi di forza, servizi a chiamata per gestire carichi ridotti e periferici. Per fare tutto questo la tecnologia è e sarà fondamentale e gli sviluppi che abbiamo fatto sulla APP, oltre a consentire l'acquisto del titolo di viaggio, già ora consentono un modello di fruizione del servizio su logiche nuove: non vado alla fermata ad aspettare l'autobus, ma vado alla fermata quando so che sta per passare l'autobus. Nel mondo dei trasporti convergono tutte le nuove tecnologie: IoT, AI, Big Data... Stiamo collaborando con molte aziende locali con le quali abbiamo ottenuto significativi finanziamenti (progetti europei e regionali) per la qualità dei progetti che insieme abbiamo presentato. L'innovazione non ci spaventa: l'affrontiamo con determinazione, competenza e creatività per dare sempre più servizi ai genovesi. ●



Ansaldo Green Tech

La risposta del Gruppo
Ansaldo Energia
alle sfide della
transizione energetica.



Daniela Gentile

Ansaldo Green Tech è una società controllata interamente da Ansaldo Energia, nata a luglio 2021 per rispondere alle sfide della transizione energetica attraverso un'importante diversificazione del business storico della capogruppo. Figlia della grande eredità di ricerca e sviluppo e di alta tecnologia di Ansaldo Energia, nonché dei suoi 170 anni di esperienza nel campo della power generation, Ansaldo Green Tech è uno spin-off dedicato a sviluppare e produrre nuove tecnologie e prodotti per la transizione energetica garantendo un approccio dinamico, in un momento in cui "speed is the name of the game". Alla guida di questa newco c'è Daniela Gentile, ingegnere, con decenni di esperienza in Ansaldo Energia, che ci guida alla scoperta di questa nuova realtà.

«I progetti su cui Ansaldo Green Tech sta lavorando hanno tutte le caratteristiche per supportare l'Italia in questa fase di transizione ecologica - afferma Daniela Gentile -. Il PNRR è un'occasione storica per rilanciare il sistema dell'industria e dei servizi e conseguentemente il tessuto economico del Paese: deve avere dunque un ruolo di ulteriore acceleratore di questa crescita. Mi piace considerarlo non tanto come uno strumento, ma come un'occasione per crescere come leader industriali ad alto know-how nel mercato della transizione ecologica. Il PNRR deve essere per noi uno stimolo di innovazione, di sforzo per fare un grande passo in avanti: deve aiutarci da un lato a dare quel "boost" necessario per

supportare la transizione energetica, investendo sempre nell'innovazione e nella tecnologia».

Quattro sono le aree - indipendenti, ma fortemente sinergiche - in cui Ansaldo Green Tech concentra la sua attività: quella legata all'idrogeno, dove sono in sviluppo elettrolizzatori di diverse tecnologie, studiati per offrire un portfolio completo e in grado di soddisfare le esigenze più differenti; quella delle energie rinnovabili, con un impegno nella realizzazione e manutenzione di parchi eolici; quella dello storage, per la quale sono disponibili sia soluzioni innovative di accumulo di energia "stand-alone" che accoppiate a turbine a gas e, infine, quella legata allo sviluppo di prodotti



storici di Ansaldo Energia, già pronti a rispondere alle sfide della transizione, quali ad esempio le microturbine alimentabili a idrogeno o bio-fuel.

«Diamo uno sguardo ai nostri prodotti e servizi che, come Ansaldo Energia e Ansaldo Green Tech, possiamo dire di avere, pronti per la transizione. Le turbine a gas di ultima generazione - spiega l'ing. Gentile - sono dotate della nostra tecnologia proprietaria di combustione sequenziale, un fattore chiave per la combustione di idrogeno a basso NOx. La combustione sequenziale utilizzata nella nostra turbina tecnologicamente più avanzata di classe H, GT36, consente di contenere il fenomeno di "flash back" tipico della combustione idrogeno e già oggi è in grado di gestire fino al 70% di idrogeno nel mix di combustibili, mantenendo la stessa flessibilità operativa raggiunta con il 100% di gas naturale. La nostra offerta di prodotti pronti per la transizione è completata inoltre da turbine a vapore per la generazione di energia geotermica, microturbine per la produzione di energia distribuita e compensatori sincroni per il rifasamento nelle reti elettriche».

Anche nel campo della generazione di energia rinnovabile si prospettano grandi opportunità. «Entro il 2030 sarà necessaria, a livello globale, una quantità di energia eolica cinque volte superiore a quella del 2020 per gestire la transizione, e la tecnologia delle turbine eoliche rientra pienamente nella nostra area di attività, disponendo di tutte le competenze, infrastrutture produttive e strumentazioni necessarie - continua Gentile -. Pertanto, stiamo esplorando la possibilità di produrre le relative apparecchiature nelle nostre strutture, utilizzando le nostre capabilities sia progettuali che di manifattura. Stiamo anche impostando le attività per entrare nel segmento dell'energy storage, segmento forse più urgente e fondamentale per sfruttare il potenziale delle energie rinnovabili. Si prevede che lo stoccaggio globale cumulativo di energia in Gigawattora aumenterà, a livello mondiale, di oltre venti volte tra il 2020 e il 2030. In questo contesto ricordiamo che lo scorso marzo come Ansaldo Energia e Ansaldo Green Tech abbiamo firmato con la start up Energy Dome un accordo di licenza per l'utilizzo da parte di Ansaldo Energia della tecnologia di energy storage basata sulla compressione ed espansione della CO₂. Questo ci consentirà di commercializzare la CO₂ Battery in mercati chiave dove abbiamo storica presenza commerciale. Inoltre, è prevista anche la licenza di commercializzazione della tecnologia "Energy Transition Combined

Cycle (ETCC)", che vede la combinazione del prodotto con le turbine a gas». Il sistema di accumulo innovativo di proprietà di Energy Dome si basa su un ciclo termodinamico che, manipolando l'anidride carbonica (CO₂) tra la sua fase gassosa e quella liquida, consente un accumulo energetico efficiente, economico e basato su componenti già disponibili sul mercato. «Il processo - precisa Daniela Gentile - prevede una modalità di carica in cui la CO₂ viene prelevata da un serbatoio atmosferico (il Dome), compressa e quindi immagazzinata in pressione a temperatura ambiente in uno stato liquido, dopo avere ceduto il calore generato durante la fase di compressione in un Thermal Energy Storage. Quando l'energia deve essere rilasciata, la CO₂ viene evaporata ed espansa in una turbina, quindi restituita al serbatoio atmosferico, pronta per il successivo ciclo di carica senza che il processo abbia emissioni in atmosfera. La tecnologia del ciclo combinato di transizione energetica è invece un ciclo termodinamico chiuso che utilizza la CO₂ come fluido di lavoro per produrre e immagazzinare energia in combinazione con una turbina a gas. È una soluzione di accumulo di energia sostenibile che consente un'efficienza energetica senza precedenti, operando in modo molto flessibile. Può passare dall'assorbimento e dall'immagazzinamento di energia dalla rete alla piena produzione di energia in pochi secondi, senza alcun degrado in vent'anni».

Oltre alla tecnologia Energy Dome, in Ansaldo Green Tech si stanno valutando interessanti tecnologie di stoccaggio energetico attraverso batterie a flusso, che hanno in comune con Energy Dome la flessibilità operativa, la sicurezza e la durabilità indipendente dai numeri di cicli di utilizzo, tutti elementi che connoteranno la transizione energetica. Ultimo ma non meno importante il tema dell'idrogeno. «Come Ansaldo Energia vantiamo quindici anni di esperienza nell'utilizzo dell'idrogeno per alimentare una nostra turbina a gas nell'impianto di generazione a ciclo combinato di ENI Power a Brindisi. Sulla base di questo know-how, stiamo pianificando di rendere, entro il 2030, la nostra turbina a gas alimentabile al 100% a idrogeno» continua Gentile.

Ma è soprattutto l'idrogeno "verde", cioè quello generato da fonti rinnovabili, che può svolgere un ruolo davvero cruciale verso l'obiettivo di carbon neutrality. «L'idrogeno "verde" può svolgere il duplice ruolo di combustibile senza emissioni di carbonio e riserva di energia tra surplus e deficit di energia. Gli elettrolizzatori producono idrogeno utilizzando la sovrapproduzione di elettricità rinnovabile e l'idrogeno può essere immagazzinato in grandi quantità e per lunghi tempi e, quindi, utilizzato per fornire una produzione di energia distribuita priva di CO₂. L'idrogeno può essere il perno dei nuovi sistemi energetici che caratterizzeranno l'economia europea nei decenni a venire. Come Ansaldo Green Tech - conclude Daniela Gentile - stiamo sviluppando la produzione di elettrolizzatori basati su diverse tecnologie, alcune già consolidate e altre decisamente più innovative, e stiamo definendo dei progetti pilota con alcuni nostri clienti. Le prime realizzazioni, per questo tipo di prodotti, potrebbero arrivare già nel corso di un biennio. Entro il 2026, inoltre, contiamo di raggiungere nel nostro sito di Genova una capacità produttiva, in termini di elettrolizzatori, pari a 600 MW all'anno». ● (M.M.)





di Luca Bragoli



Storia di un'evoluzione

La risposta green
di ERG alla
crisi dell'energia.

Le crisi, inclusa quella energetica che stiamo vivendo in Europa, sono spesso gravide di minacce ma possono aprire allo stesso tempo nuove opportunità. La riduzione della dipendenza europea dalle fonti di approvvigionamento che provengono dalla Russia è un'impresa complicata. Oggi l'Europa importa il 58% del fabbisogno di energia, sotto forma di combustibili fossili, da paesi, tra cui la Russia, che non brillano per stabilità geopolitica. L'invasione dell'Ucraina ha rivelato quanto siano vulnerabili queste forniture, ricordandoci che abbiamo un impellente bisogno di aumen-

tare la sicurezza energetica del nostro continente, senza minare il processo di decarbonizzazione. Gli alti prezzi dell'energia di oggi non fanno che amplificare questa esigenza, perché alimentano l'inflazione, danneggiano famiglie e imprese, minano l'economia europea e rischiano di neutralizzare ogni sforzo di ripresa post-pandemica.

L'escalation dei prezzi del gas e conseguentemente dell'elettricità, dalla prospettiva del consumatore, rende del resto le centrali termoelettriche molto meno affidabili rispetto al passato: se oggi le imprese, soprattutto quelle piccole e medie, devono ridurre o fermare le produzioni, è proprio a causa dei costi proibitivi del metano.

In tale contesto, fonti energetiche come quella eolica o fotovoltaica acquisiscono un nuovo e più strategico valore: sono la forma energetica più affidabile ed economica, generano elettricità a livello locale e ci affrancano dalle importazioni di combustibili fossili. Gli investimenti correlati portano occupazione ed entrate fiscali che possono essere utilizzate per frenare l'attuale aumento dei prezzi dell'energia. E sono indispensabili per contrastare il cambiamento climatico, offrendo la chance di un futuro sostenibile alle nuove generazioni. Oggi più che mai, quindi, è il momento di spingere per "l'elettrificazione verde" dei consumi del-



l'industria, degli edifici e dei trasporti. La maggior parte dei processi che attualmente si basano sui combustibili fossili può passare all'elettricità rinnovabile con le tecnologie esistenti: pompe di calore elettriche, mobilità elettrica, accumulo di elettricità e idrogeno rinnovabile, il tutto coadiuvato da una rete elettrica flessibile e resiliente che sappia adeguarsi attraverso opportuni investimenti in interconnessione, magliatura e digitalizzazione.

Anche la recente comunicazione del piano REPowerEU della Commissione europea ribadisce che è tempo di aumentare massicciamente le energie rinnovabili. Le FER, non a caso, sono la pietra angolare della strategia adottata con lo European Green Deal e la sua declinazione al 2030, il cosiddetto "Fit for 55%" package. Gli obiettivi fissati dall'Unione Europea, che prevedono per l'Italia 70 GW di nuove rinnovabili entro il 2030, evidenziano sempre più l'inadeguatezza della burocrazia autorizzativa. Gli esempi sono numerosi: dagli ostacoli posti al repowering degli impianti esistenti o alla costruzione di nuovi parchi eolici e fotovoltaici in diverse regioni italiane, alla difficoltà di definire aree a "vocazione rinnovabile" anche per la mancanza di un burden-sharing regionale degli obiettivi, all'opposizione diffusa e preconcetta all'eolico offshore (basti pensare al recente "no" agli aerogeneratori sulla nuova diga foranea a Genova).

Secondo l'Associazione degli operatori del settore elettrico, Elettricità Futura, in Italia la complessità e lo stallo dei processi autorizzativi bloccano lo slancio di un settore che è pronto a investire nei prossimi 3 anni 85 miliardi di euro per installare 60 GW di nuovi impianti rinnovabili e creare 80.000 nuovi posti di lavoro. Un ciclo di investimenti capace, nel giro di tre anni, di ridurre in modo tangibile le importazioni di gas. In questo scenario sfidante, ERG è pronta a dare il proprio contributo e continua a guardare al futuro con la sua "predisposizione genetica" al cambiamento e all'innovazione.

Abbiamo scelto di raccogliere la sfida della decarbonizzazione anticipandone i tempi, completando la nostra transizione energetica da player petrolifero a leader delle rinnovabili. Oggi ERG è un operatore rinnovabile di dimensione europea, primo player eolico italiano e nella top ten a livello europeo, tra i leader nel fotovoltaico (con impianti in nove regioni diverse in Italia e asset in Francia e Spagna) e nell'accumulo elettrochimico di grande potenza.

Un Gruppo industriale con una capacità installata di 2.510 MW e un portafoglio di assets diversificato sia tecnologicamente che geograficamente, a cui si aggiunge una pipeline

di progetti rinnovabili per 3.500 MW. Con il suo nuovo piano di business, ERG intende continuare a crescere e investire nelle rinnovabili: nel periodo 2022-2026 ci siamo posti l'obiettivo di raggiungere una potenza installata di 4,6 GW con un incremento di oltre 2 GW e investimenti per circa 2,9 miliardi di euro.

Il Piano Industriale 2022-2026 di ERG integra inoltre al suo interno il Piano ESG, allineato agli SDGs (Sustainable Development Goals) delle Nazioni Unite, che conferma la mission del Gruppo "keep growing in RES acting as #SDGsContributor". La strategia ESG di ERG si fonda su quattro "pilastri" e cioè Planet, che riguarda attività orientate alla lotta al cambiamento climatico; Engagement, che riguarda l'impegno a favore dei territori; People, che riguarda l'attenzione alla crescita e al benessere delle persone dell'azienda; Governance, che contiene principi e organi di gestione ispirati alle best practice. Una crescita, dunque, nel segno della sostenibilità e orientata all'innovazione, con il continuo scouting e la ricerca di nuove tecnologie che serviranno a supportare lo sviluppo delle rinnovabili. Come, ad esempio, il riciclo dei materiali utilizzati nella sostituzione degli impianti eolici e solari obsoleti, un settore in cui le tecnologie si evolveranno nell'ottica della circolarità.

E proprio il tema della tecnologia porta a evidenziare come ERG abbia rinnovato il proprio rapporto con Genova, la città in cui è nata e ha la propria sede direzionale. Nel 2021 ERG ha avviato infatti una importante partnership con l'Istituto Italiano di Tecnologia (IIT), finalizzata alla realizzazione di un laboratorio congiunto dedicato ad attività di ricerca e sviluppo nell'ambito della digitalizzazione nel settore delle energie da fonti rinnovabili, con applicazioni nei settori del machine learning e della predictive maintenance.

Genova, del resto, dispone di realtà industriali, know-how e competenze di alto livello - dallo sviluppo delle fonti rinnovabili alla gestione intelligente di reti elettriche, sino alla mobilità elettrica e alla produzione di idrogeno verde - che le consentono di poter aspirare al ruolo di capitale della transizione energetica nel Paese. È in questa prospettiva che ERG, insieme ad altre aziende del settore, ha dato vita al primo Master post-Laurea in Energia e Sostenibilità promosso da Confindustria Genova e l'Università di Genova. Una iniziativa dedicata alla next generation EU, coloro che saranno chiamati a portare avanti e vincere le sfide della sicurezza energetica e della decarbonizzazione. ●

Luca Bragoli è Chief Regulatory & Public Affairs Officer di ERG



Green Ship Recycling



Ferdinando Garrè

La demolizione
verde
secondo
San Giorgio
del Porto.



Strumenti di commercio, migrazione e turismo, le navi da secoli si costruiscono e da secoli si demoliscono. Oltre a generare profitti per le industrie manifatturiere, a far crescere l'export e l'import dei Paesi di tutto il mondo e ad alimentare una fiorente industria turistica, sono esse stesse un prodotto industriale che porta lavoro e benessere per il territorio.

A Genova, da sempre città a vocazione marittima ma soprattutto industriale, questa è una storia nota che si può assaporare tra gli scaffali - anche virtuali - dell'archivio della Fondazione Ansaldo, ricco di immagini di lavori di ingegneria e design, di storia della carpenteria e dell'artigianato industriale. Qui è racchiusa parte di quella che è stata, ed è tutt'ora, la marineria italiana e non solo.

Quello che delle navi si è sempre narrato con enfasi sono i loro battesimi di mare, eppure, come ci insegna Alessandro Baricco nel suo conosciuto romanzo *Novecento*, anche la demolizione ha una notevole importanza. Baricco, da scrittore, si ferma alle emozioni e ai sentimenti, agli aspetti industriali pensano gli imprenditori.

E infatti, anche nell'ultimo ciclo di vita della nave, Genova può dire il fatto suo avendo scritto qualche importante pagina di storia, soprattutto dopo che la sensibilità ai temi ambientali ha via via disincentivato dubbie pratiche di demolizione definite di "spiaggiamento".

Questa prassi è adottata soprattutto da Paesi del Sud Est Asiatico come Bangladesh e India che, pur portando più alti profitti ad armatori e cantieri, generava una contropartita in termini di qualità della vita dei lavoratori e inquinamento ambientale non più sostenibile e, soprattutto, non più eticamente accettabile da economie progressiste ed evolute.

Di fatto, oggi, gli elementi che dettano le regole del gioco in questo mercato sono tre: rispetto dell'ambiente, sicurezza del lavoro e massivo riciclo del materiale. Ne esiste però un quarto, che ha ancora il potere di spostare l'ago della bilancia verso il cantiere da scegliere: il costo.

San Giorgio del Porto, storica realtà genovese specializzata nelle riparazioni e nei refitting navali, ha colto fin da subito l'opportunità di entrare nel mercato per offrire una concreta alternativa sostenibile agli armatori che dovevano condurre le proprie navi verso il fine vita, aggiornando i relativi processi e adattandoli al business delle demolizioni. Il cantiere è stato il primo a iscriversi all'albo dei demolitori italiani, ottenendo la certificazione ISO 30:000 per il Ship Recycling Management Systems che attesta che le proprie strutture sono sicure, rispettose dell'ambiente e idonee alla demolizione navale.

Dopo aver portato a compimento il più grande progetto di demolizione navale mai realizzato (*Concordia*, ndr), San Giorgio del Porto è diventato il primo cantiere italiano a essere iscritto al registro europeo dei demolitori. Questo importante traguardo rappresenta un percorso necessario per poter demolire qualsiasi nave, in linea con quelle che sono le direttive europee in materia di Green Ship Recycling. Nonostante questo percorso virtuoso, al momento però non si può parlare di un business delle demolizioni compe-

titivo; l'inserimento nell'Elenco Europeo dei cantieri turchi ha di fatto annullato le possibilità di ricevere le unità navali presso il cantiere genovese. Le poche attività si limitano alle demolizioni di relitti, resi intrasportabili altrove dalle condizioni di galleggiabilità, e da quei pochi armatori, prevalentemente società con politiche sociali e ambientali illuminate, che decidono di mantenere alti standard di tutela.

Pur circoscrivendo le proprie attività di demolizione, San Giorgio del Porto, lo scorso maggio, ha avviato in Italia il primo progetto di demolizione di tre navi ai sensi del regolamento Ue 1257/2013, che si è concluso con successo alla fine del 2021.

La peculiarità di questo progetto risiede nella demolizione simultanea delle tre navi, M/N Sentinel, M/C Theodoros e M/N Mar Grande, resa possibile grazie al know-how acquisito nel corso degli anni, che ha consentito di abbattere in modo significativo sia le tempistiche che gli eventuali impatti ambientali. Ci sono voluti 148 giorni, di cui 110 in bacino, per eseguire tutte le attività propedeutiche, di strip out (alleggerimento, ndr), di bonifica e, infine, di taglio e demolizione delle tre navi; oltre 27 mila sono state le ore di lavoro necessarie per riciclare quasi 2,5 mila tonnellate di ferro e acciaio, inviando a recupero più del 98% di tutto il materiale.

Le attività di demolizione sono state condotte secondo i più alti standard di sicurezza sui luoghi di lavoro e di gestione e controllo degli aspetti ambientali: per tenere sotto controllo le attività, anche

nei confronti dei quartieri a ridosso dell'area delle riparazioni navali, durante tutto il periodo di demolizione sono stati effettuati costanti monitoraggi, concordati e condivisi con tutti gli enti di competenza, le cui prime elaborazioni hanno confermato l'assenza di impatti ambientali negativi in tutti i campi indagati. Inoltre, la gestione dei rifiuti è stata accompagnata da controlli continui e da una attività di qualificazione a uso di tutta la filiera di gestione (stoccaggio, trasporto, destino).

«Indubbiamente è stato un primo successo e bisogna cercare di rafforzare le proprie competenze guardando ai principi dell'economia circolare e della sostenibilità - afferma Ferdinando Garrè, amministratore delegato di San Giorgio del Porto -. A causa dell'operatività diametralmente opposta di certe realtà turche o asiatiche, la competitività nel business delle demolizioni è sbilanciata. Si dovrebbe iniziare a sostenere la cantieristica europea anche con incentivi alla rottamazione, si entrerebbe così in un circolo virtuoso di rinnovamento delle flotte».

Dal PNRR - o meglio, dal fondo complementare - ci si aspetta un incentivo per il rinnovo della flotta italiana in chiave ecosostenibile, in particolare delle navi traghetto che oggi collegano la nostra penisola a tutte le sue isole maggiori e minori, veri vecchietti del mare, in molti casi. Le tecnologie oggi non mancano, ma la capacità finanziaria per un investimento così massiccio non è sufficiente. Rinnovo significa anche demolizione e quindi ci si aspettano nuovi scenari anche su questo fronte, dove a Genova abbiamo già tutto in regola per iniziare. ●



**SAN GIORGIO
DEL PORTO**



di Sergio Orlandi e Pietro Canepa

Il progetto per produrre energia pulita, sicura e in quantità illimitata utilizzando elementi disponibili in natura.

Iter

L'energia nucleare può essere prodotta attraverso due processi fisici completamente diversi: 1) rottura del nucleo per bombardamento neutronico liberando energia e residui di fissione con almeno due neutroni capaci di auto-sostenere la reazione chiamata di "fissione", cioè generando altre scissioni di nuclei. L'energia liberata sotto forma termica è utilizzata per scaldare un vettore di raffreddamento che viene utilizzato in espansione libera o direttamente o attraverso circuiti intermedi per generare energia elettrica mediante l'accoppiamento con turbina e generatore elettrico (alternatore); 2) aggregazione di nuclei generalmente di idrogeno (deuterio e trizio) in ambienti ad altissima temperatura (150 milioni di gradi centigradi), che al momento della fusione allo stato plasmatico generano energia sotto forma termica convertibile in energia elettrica con il solito accoppiamento con vettore refrigerante fatto espandere in turbina accoppiata con generatore elettrico.

Il Progetto ITER nasce dalla collaborazione dei Paesi a più

alto sviluppo tecnologico e scientifico e dopo una lunga storia di progettazione e ricerca sviluppata nell'arco di più di venti anni in Garching (Centro di Ricerca sulla Fusione in Germania). È dalla collaborazione di Europa, Cina, Giappone, India, Corea del Sud, Russia e USA che nasce l'attuale progetto con sede in Francia, in terra di Provenza, località Saint-Paul-lez-Durance. L'Europa partecipa come soggetto unico con i suoi 28 Paesi dell'Unione.

Il costo di realizzazione dell'impianto è di circa 20 miliardi di euro, da ripartirsi fra i partecipanti al consorzio ITER, ovvero sette colossi che rappresentano oltre l'80% del PIL mondiale. L'Europa finanzia il 45% del totale e il restante 55% è ripartito Cina, Giappone, India, Corea del Sud, Russia e USA con una quota del 9,09% ciascuno, attraverso un "in kind contribution" tesa a tutelare e a valorizzare a l'industria di ogni singolo Paese. Un Organismo Centrale (ITER Organization - IO) ha il ruolo di operatore dell'impianto e integratore dei contributi sia di progettazione che di

fornitura e installazione promossi dai sette Azionisti del Progetto durante la fase di realizzazione e di avviamento in esercizio dell'impianto.

L'impianto ITER deve garantire una potenza termica di 500 MWth, a fronte di una potenza passiva (necessaria per il funzionamento dei sistemi che assicurano la tenuta in esercizio della macchina) pari a 50 MW, con un fattore di amplificazione pari a 10. L'energia è prodotta mediante il processo fisico della fusione nucleare (v. sopra).

Per quanto riguarda le scorie, i rifiuti generati dalla fusione nucleare sono caratterizzati da tempi di dimezzamento nel decadimento radioattivo dell'ordine di qualche decina di anni (circa dodici anni per il trizio, che è il principale rifiuto derivante dalla reazione di fusione con il deuterio) e, quindi, facilmente gestibili anche soltanto con depositi temporanei. Obiettivo primario del Progetto è dimostrare la fattibilità scientifica e tecnologica della produzione di energia da fusione nucleare di atomi leggeri, isotopi dell'idrogeno, ovvero energia a basso costo da fonte di combustibile inesauribile. Il costo capitale, seppure significativo, è associato a macchine ancora prototipiche. Lo sforzo che dovrà essere fatto in futuro mirerà a ingegnerizzare e a industrializzare progressivamente le macchine per migliorare le prestazioni, ma anche per la riduzione dei costi di investimento. ITER è anche terreno fertile per lo sviluppo di nuove tecnologie e studio di materiali alternativi che trovano impiego diretto in altre sfidanti applicazioni industriali nell'aerospaziale, in medicina e in biologia.

ITER è probabilmente la "macchina" più complessa concepita fino a oggi, di conseguenza, la sua realizzazione richiede investimenti ingenti, avendo ben presente che i costi di attività "first of a kind" come quelle previste sono connessi a quelli delle soluzioni tecnologiche e scientifiche che occorre adottare, come pure dei processi richiesti per realizzarli. Ciò non significa giustificare eventuali incrementi della spesa prevista, ma prevedere "finestre di flessibilità" per attività complesse, esclusive e capaci di aprire orizzonti nuovi alla fisica e alla tecnologia.

Il Progetto oggi ha superato globalmente il 70% del proprio completamente, con un rateo di crescita uguale allo 0.7% mensile. Ciò nonostante, sfide importanti rimangono da superare per raggiungere sia il primo plasma nel 2025 sia la reazione nucleare deuterio-trizio nel 2035.

Una parte della critica sostiene che, dopo gli enormi investimenti effettuati e i tanti anni di ricerca, ancora non si intravedono i risultati auspicati. La reazione è comprensibile, ma la simulazione di un fenomeno gigantesco quale la reazione di fusione che avviene nel sole fra le pareti di un Vacuum Vessel val bene tale investimento. E non dimentichiamo che ITER ha sviluppato anche altre tecnologie - avvenistiche fino a ieri - come il sistema criogenico a 25 Kw o il vuoto in volumi da 10.000 mc fino a valori di 10⁻⁷ Pa o i magneti superconduttori con generazione di campi magnetici fino a valori intorno a 10⁻⁵ Tesla: tecnologie che già ripagano lo sforzo economico e sono trasferibili immediatamente in altri campi, come l'aeronautica o l'aerospazio.

Produrre energia pulita, sicura e in quantità illimitata, per soddisfare le necessità delle generazioni future utilizzando elementi disponibili in natura (anche nell'acqua del mare)

LA COSTRUZIONE DELL'IMPIANTO

La macchina è progettata per la realizzazione di un "burning plasma" capace di riprodurre quanto avviene nel nostro sole e in ogni stella, mai raggiunto in 60 anni di ricerca nella fusione nucleare. Per realizzare tale sogno scientifico e tecnologico, sono richiesti sia campi magnetici di confinamento particolarmente aggressivi sia un impianto simulante il fenomeno in grande scala. È per queste ragioni che ITER sta diventando la piattaforma di lavoro più ricercata per la intera Comunità scientifica della fusione, funzionando da apripista per la produzione commerciale di energia da fusione nucleare. ITER è costruito a stadi successivi per verificare progressivamente la bontà delle prestazioni dei diversi sistemi e certificare la generazione del plasma pulito come reazione idrogeno-idrogeno prima di procedere al caricamento del combustibile e certificare la generazione del plasma nucleare dalla fusione deuterio-trizio.

ITER ha un cuore tricolore perché molta della sofisticata tecnologia necessaria è fornita da aziende e ingegneri nucleari Italiani che lavorano nel sito stesso di ITER.

A oggi, le aziende italiane hanno acquisito ordini per oltre 1,8 miliardi di euro, con un contributo dell'Italia pari a circa 800 milioni di euro, e le prospettive future sono altrettanto interessanti: si occupano della tecnologia dei magneti, della tecnologia di fabbricazione dei settori del Vacuum Vessel, di molteplici applicazioni del remote handling, della tecnologia del vuoto, della realizzazione di componenti criogenici, della tecnologia del divertore in configurazione propriamente testata, come pure dei servizi di ingegneria specialistica quali la termoidraulica, la strutturistica, le simulazioni dinamiche, le analisi funzionali per il commissioning e per il training degli operatori. Tra quelle coinvolte, a titolo di esempio, citiamo ASG Superconductors, Ansaldo Nucleare, e poi i centri di ricerca di Enea e dell'Università di Padova.

E ancora: tutta l'area di impianto complementare all'edificio del reattore è realizzata da partner industriali italiani del calibro di Fincantieri, Cestaro Rossi, Demont, Mon-sud, Iren, Vernazza, Danieli. ■

è la driving force della ricerca sulla fusione nucleare, alla base del gigantesco progetto ITER, avendo a cuore il futuro dell'uomo e del pianeta.

Se al ricercatore è demandato il compito di sviluppare la scienza e la tecnologia, il politico ha quello di favorire l'applicazione e l'implementazione dei risultati della ricerca. Lo studio e il lavoro per generare energia infinita e a basso costo andrebbero avanti comunque, perché è difficile tarpare le ali alla conoscenza e imporre il concetto dell'ignoranza nel nome di un'economia fatta di ritorni di utili sugli investimenti o di dilapidazione di ricchezze nel nome del controllo del debito pubblico. ●

Sergio Orlandi è Capo Dipartimento Ingegneria e Costruzione Impianto ITER Project
Pietro Canepa è Consulente ITER Project



di Antonio Gozzi

I rischi del non fare

L'industria italiana
hard-to-abate e
i possibili percorsi di
decarbonizzazione.



L'industria italiana hard-to-abate

L'industria italiana con 84 Mton CO₂ emessa all'anno rappresenta il 20% del totale nazionale. Di queste, circa il 64% sono ascrivibili ai settori hard-to-abate, ovvero: chimica, cemento, acciaio a ciclo integrato, acciaio da forno elettrico, carta, ceramica, vetro e fonderie. Il peso di questi settori è estremamente rilevante per il tessuto industriale Italiano anche da un punto di vista economico, occupazionale e di sistema: rappresentano circa 88 miliardi di euro di valore aggiunto lordo, pari al 5% del totale nazionale (Calcolo impatti realizzato secondo modello Input-Output; Fonte: ISTAT, analisi BCG); sono settori votati all'export con il 55% del fatturato generato fuori dall'Italia (Fonti: Dati 2019 condivisi dalle varie associazioni, ISTAT, stime BCG); occupano circa 700 mila posti di lavoro (Fonte: OECD; Associazioni coinvolte; Analisi BCG); sono parte integrante della filiera economica italiana, essendo direttamente o indirettamente fornitori di innumerevoli settori a valle della catena del valore, fra cui, ad esempio, l'industria alimentare, bevande, tessile, farmaceutica, automotive, costruzioni, logistica, commercio al dettaglio e all'ingrosso; rappresentano già oggi un'eccellenza dell'economia circolare italiana, massimizzando il riutilizzo di scarti da altre industrie e valorizzando scarti e sottoprodotti dei rispettivi processi produttivi.

Un indebolimento di questi settori metterebbe a serio rischio la tenuta del sistema industriale Italiano. Tale rischio è concreto, essendo questi settori esposti a due fattori esogeni estremamente critici: svantaggio competitivo verso concorrenti europei in termini di costo dell'energia (derivante da una forte dipendenza dal gas naturale importato) e accesso a vettori energetici green; impatto dalla "Fase 4" dell'EU ETS - Emission Trading System che è basato su un metodo "cap & trade", dove ogni soggetto vincolato da tale meccanismo riceve un determinato numero di quote di emissione gratuite e deve compensare attraverso l'acquisto sul mercato di eventuali quote mancanti per coprire le proprie emissioni. Inoltre, la Commissione Europea attraverso il pacchetto "Fit For 55" ha proposto a luglio 2021 di accelerare la riduzione delle quote gratuite, passando da un tasso di riduzione del -2.2% anno al -4.2% anno.

I problemi dell'industria hard-to-abate e l'impatto di un "Do nothing scenario"

Lo svantaggio competitivo dell'Italia in termini di costi dell'energia è andato acuendosi con la diminuzione delle risorse energetiche fossili nazionali, e questo, accoppiato a una mancanza di strategia energetica di lungo termine, ha portato a una sempre maggiore dipendenza dall'estero, lasciando così l'industria Italiana esposta ai mercati internazionali. Il prezzo dell'energia a livello globale ha avuto drammatici incrementi negli ultimi mesi dovuti sia all'uscita dalla pandemia di Covid-19 che al recente conflitto in Ucraina, portando, ad esempio, il gas naturale ad aumenti superiori al 500% in meno di un anno, con costi insostenibili per i settori hard-to-abate. Inoltre, in base alle novità introdotte dal regime EU-ETS, a cui sono soggette gran parte delle emissioni dei settori "hard to abate", si stima che al 2030 più del 40% delle emissioni non sarà coperta da "free allowance" di CO₂. Inoltre, i principali "consensus" proiettano uno scenario di prezzi della CO₂ in aumento fino a

90-130 €/tonnellata al 2030 (Fonte: EEX, Climatecake; Bloomberg; Eikon Refinitiv; SPGlobal. Analisi BCG). Questo scenario metterebbe a serio rischio l'industria italiana: l'effetto derivante dall'aumento delle emissioni non coperte da "free allowance" e dell'incremento del prezzo della CO₂ porterebbe a un'erosione del Margine Operativo Lordo (MOL) dei settori di circa 2.1-2.7 miliardi di euro all'anno, pari a circa il 20-25% del totale MOL cumulato di tutti i settori. Di fronte a questi fortissimi stress, i possibili impatti sull'industria italiana sarebbero drammatici: chiusura/delocalizzazione degli impianti e significativi ridimensionamenti organizzativi; taglio dei costi e soprattutto degli investimenti per sostenere le perdite; perdita dell'opportunità di riprendere quote di mercato a seguito dell'introduzione del "Carbon Border Adjustment Mechanism" (CBAM). In definitiva, si stima che il "Do nothing scenario" comporterebbe oltre 300 mila posti di lavoro a rischio.

Le leve di decarbonizzazione

Per evitare di indebolire i settori hard-to-abate è necessario supportare le imprese nell'implementare una strategia che le guidi nel percorso di transizione energetica e di decarbonizzazione. Le leve di decarbonizzazione per l'industria hard-to-abate possono essere suddivise in leve "tradizionali" e "strategiche"; queste ultime sono quelle che richiedono maggior supporto per essere implementate in quanto sono le leve a più alto costo di abbattimento, oltre i 50 euro/ton CO₂. Le leve tradizionali sono le seguenti: efficienza energetica, attraverso revisione dei processi produttivi per ridurre le necessità di energia (termica ed elettrica) necessaria a parità output prodotto; economia circolare, attraverso il riutilizzo degli scarti di produzione o materiali riciclati; combustibili low carbon, realizzabile tramite sostituzione dei combustibili attuali con vettori energetici a bassa intensità carbonica quali, ad esempio, charcoal, preridotto (ottenibile utilizzando metano o idrogeno come agenti riducenti di minerali di ferro) e Combustibile Solido Secondario (CSS). Le leve strategiche sono invece elettrificazione, green fuels e Carbon Capture, Utilization & Storage (CCUS), che permetterebbero di abbattere l'80% delle emissioni dell'industria HTA. Più in dettaglio: elettrificazione, tramite revisione dei processi produttivi per rendere possibile l'utilizzo di energia elettrica in sostituzione di combustibili fossili; green fuels, ovvero utilizzo di combustibili green (idrogeno, biometano) in sostituzione di combustibili fossili (gas naturale) - l'utilizzo di questi vettori può richiedere adattamenti impiantistici in particolare per l'idrogeno; Carbon Capture, Utilization and Storage (CCUS), e quindi cattura, trasporto, stoccaggio o riutilizzo di anidride carbonica derivante dai processi di produzione. Questa tecnologia mantiene pressoché invariato il processo produttivo e permette la cattura anche di emissioni di processo.

L'applicazione di queste leve differisce in maniera sostanziale da settore a settore, in funzione della loro applicabilità ai processi produttivi di riferimento. Mentre la CCUS è prevalentemente legata alla cattura di emissioni di processo, il mix di utilizzo di green fuels ed elettrificazione andrebbe invece a sostituire il gas naturale usato in combustione.●

Antonio Gozzi è Presidente Duferco Italia Holding

IN COLLABORAZIONE CON



1921
2021



Ignazio Messina & C.



HANNO PARTECIPATO



PARTNER ISTITUZIONALE



Camera di Commercio
Genova



**DAL RICICLO
ALLA PRODUZIONE.
INSIEME PER
CREARE VALORE.**



Produciamo imballaggi sostenibili, raccogliendo e trasformando nei nostri impianti gli scarti di produzione delle vostre aziende. In questo circolo virtuoso, non ci sono più Clienti e Fornitori, ma Partner per l'Ambiente. Voi e noi. Insieme.

Per abbattere le emissioni di CO2. Per garantire il massimo della sostenibilità per i nostri prodotti e il loro valore etico ed economico.

**QUESTA È LA NOSTRA ECONOMIA CIRCOLARE.
INSIEME LA STIAMO REALIZZANDO.**



**IL FUTURO DEL
GRUPPO RELIFE
DALLA STORIA DELLE
NOSTRE AZIENDE.**

www.relifegroup.com

**Upcycling
Together**



di Piera Ponta

PRIVATE
EQUITY
PARTNERS

Crescere è bello

Intervista a Fabio Sattin, Presidente esecutivo
e Socio fondatore di Private Equity Partners,
società leader nel panorama del
Private Equity e Venture Capital italiano.



Fabio Sattin



Nell'ambito della delega alla Finanza e all'Internazionalizzazione della vicepresidente Maria Caterina Chiesa, Confindustria Genova, con il coordinamento scientifico di Luca Beltrametti, Preside della Scuola di Scienze Sociali dell'Università di Genova, ha organizzato il ciclo di seminari di approfondimento dal titolo "Il capitale nelle imprese", con due obiettivi principali: sviluppare la consapevolezza dell'importanza della crescita dimensionale e illustrare in modo concreto i diversi strumenti che la finanza mette a disposizione per raggiungere tale obiettivo.

Tra gli esperti che hanno contribuito all'iniziativa, c'è Fabio Sattin, Presidente esecutivo di Private Equity Partners Spa, primaria società finanziaria indipendente di diritto italiano, fondata dallo stesso Sattin e da Giovanni Campolo, che svolge attività di investimento nel capitale di rischio in aziende non quotate sia direttamente, utilizzando risorse proprie, che attraverso accordi di co-investimento e partnership strategiche sviluppati con investitori e operatori nazionali e internazionali di primissimo livello e/o attraverso i fondi gestiti dalla sua controllata Private Equity Partners SGR.

La sottocapitalizzazione aziendale è uno degli elementi che caratterizza la struttura finanziaria della quasi totalità delle imprese italiane - non solo le più piccole e le più giovani - che si mostrano, in generale, piuttosto riluttanti ad aprirsi al mercato dei capitali. Perché questa chiusura?

Le ragioni sono molteplici, in parte culturali e in parte conseguenza di una diffusa carenza di informazioni - o, comunque, di informazioni utili allo scopo. L'operatore di private equity deve mettersi nei panni dell'imprenditore e fargli comprendere che, se ogni anno, in Europa, decine di migliaia di imprenditori aprono la propria azienda al mercato, qualche beneficio lo avranno. Il mantra "piccolo è bello" è durato a lungo... abbiamo cominciato a coglierne i punti deboli via via che i mercati si facevano sempre più internazionalizzati e competitivi: mercati dove oltre alla creatività e alle competenze contano la dimensione e la solidità aziendali. Molti imprenditori hanno una matrice culturale per cui, una volta raggiunto quello che ritengono un adeguato livello di soddisfazione economica, non sono spinti a fare di più. Mentre nell'imprenditore americano o cinese è radicata l'ambizione di "diventare grandi", nel nostro imprenditore predomina la cautela: se devo sconvolgere l'azionariato e avviare azioni che poi non domino, se sono a posto per le prossime due generazioni... chi me lo fa fare? E poi c'è il tema dei consulenti di fiducia, i quali senza dubbio contribuiscono per molti aspetti al bene dell'azienda, ma non possedendo tutte le informazioni aggiornate sul private equity, che oggi presenta tantissimi strumenti alternativi oltre ai classici fondi di investimento, spesso sono un freno per l'imprenditore. Eppure i diversi strumenti di finanza alternativa sono utilizzati con successo in tutto il mondo, e in Italia sarebbero particolarmente utili, vista la sottocapitalizzazione delle aziende.

E quindi, cosa fare?

Innanzitutto più informazione a vari livelli e formazione diretta agli imprenditori. In Italia ci sono molti operatori seri e una buona articolazione di strumenti, tra i quali si può trovare quello più adatto per dare un nuovo impulso

all'azienda, soprattutto in fasi delicate come quelle del ricambio generazionale. Il mercante e diplomatico dalmata Benedetto Cotrugli (1416-1469, ndr) ammoniva: "se non troviamo la giusta inclinazione imprenditoriale nei nostri figli, non dobbiamo insistere cercando di andare contro natura e sperando di vincerla": inutile quindi insistere nel voler passare il testimone ai figli se questi sono poco convinti di seguire le orme del padre, perché saranno insicuri nel prendere decisioni e finiranno col chiudere ancora di più l'azienda al mercato, con il rischio di causarne la fine. Il testimone va passato a chi ha le capacità di portare avanti la società: fortunato l'imprenditore che trova il suo successore all'interno della compagine familiare! Se così non è, occorre agire su più fronti, cercare al di fuori; per i figli e le figlie si possono individuare ruoli diversi, magari non di primissimo piano ma consoni alle loro reali capacità. Uguale senso di responsabilità deve avere l'investitore: il bene dell'azienda in cui si entra deve essere l'obiettivo prioritario di qualunque operazione.

Nella Sua esperienza, esistono differenze nell'approccio agli strumenti di finanza alternativa tra imprenditori che operano in Liguria piuttosto che in Veneto o nel Lazio?

Io credevo che il territorio - la sua storia, la sua cultura... - giocasse un ruolo più determinante nella propensione dell'imprenditore ad aprirsi o meno al mercato dei capitali. Si pone più sovente, invece, una questione di fiducia: agli imprenditori capita di essere meglio disposti e di apprezzare di più un operatore che sia delle "proprie parti". A parità di competenze, un operatore del posto è più favorito rispetto a un collega che viene da fuori, perché si presume che agisca con particolare cura del "cliente" al fine di preservare o migliorare la propria reputazione in quell'ambiente. In generale, le società più esposte ai mercati internazionali sono anche quelle più aperte e interessate a valutare nuove opportunità di crescita.

Private Equity Partners vanta più di 30 anni di esperienza, oltre 60 operazioni effettuate e diverse quotazioni in Borsa sia in Italia che all'estero: c'è un principio guida, in particolare, al quale fate riferimento quando valutate la possibilità di un investimento o di una quotazione?

Nel percorso di apertura dell'azienda al mercato dei capitali, oltre ad anteporre sempre e comunque il bene della società, un nostro punto fermo è non sostituirci mai all'imprenditore, pretendendo di insegnargli il mestiere, ma affiancarlo, fornendogli le informazioni necessarie per interloquire proficuamente e senza imbarazzi con gli investitori. Questo è importante per superare eventuali scollamenti tra operatore e imprenditore, che devono confrontarsi in modo trasparente anche sulle questioni più spinose, come il ruolo della famiglia o dei manager, tenendo presente che l'investitore di private equity non è un consulente ma un partner, il cui obiettivo è valorizzare la propria partecipazione nella società. Io sono fiducioso che, alla fine, anche grazie a iniziative di formazione come quelle organizzate dalla vostra Associazione, si riesca a colmare questo gap culturale e quindi a far cogliere a pieno le opportunità di crescita offerte dal private equity. ●

40

Imaging the Future,
FORTY YEARS OF INNOVATION FOR HEALTHEveryday.
SINCE 1982

Vedere OLTRE

Esaote compie 40 anni e si conferma protagonista nel mercato mondiale dell'imaging diagnostico.



Franco Fontana

Esaote, azienda italiana leader nel settore dell'imaging diagnostico con sede nel Parco di Erzell, ha festeggiato i suoi primi quarant'anni di attività con un evento internazionale, che si è svolto lo scorso aprile a Genova.

Tre intensi giorni di celebrazione, che hanno richiamato nella nostra città oltre 750 ospiti da tutto il mondo - dipendenti, partner tecnologici e commerciali, medici, opinion leader e istituzioni - e che hanno permesso di ripercorrere la storia di Esaote con uno sguardo diritto al futuro e alle prossime sfide che l'attendono.

Nata da zero nel 1982, Esaote ha saputo ritagliarsi sin dalla sua nascita un ruolo primario nel settore biomedicale, mercato globale molto competitivo e, puntando su innovazione, ricerca e tecnologia, ha contribuito a rinnovare il mercato stesso. Una storia di crescita e di successi, resa possibile dall'ingegno e dal lavoro di molte persone, che hanno creduto nella sfida, nonché dalla collaborazione sviluppata da subito con il mondo medico-scientifico, i centri di ricerca, le università e le istituzioni.

«È stato un grande orgoglio per noi festeggiare quarant'anni di attività e poter condividere questo traguardo con i nostri fondatori, con chi ha lavorato con noi in tutti questi anni e con i giovani colleghi che sono il nostro futuro - ha dichiarato Franco Fontana, CEO del Gruppo Esaote -. Sono state tre giornate cariche di significato e giunte alla

fine di un periodo di grande complessità, sia per il nostro mercato che per il mondo intero, durante il quale Esaote non ha mai smesso di investire e innovare, cercando di perseguire gli obiettivi di crescita e di ricerca di nuovi prodotti». Sforzi che hanno permesso al Gruppo di chiudere l'esercizio 2021 in modo estremamente positivo, con ricavi consolidati saliti a 231,3 milioni di euro (+5% rispetto al 2020), di cui il 70% su mercati internazionali, un risultato operativo del Gruppo che si attesta a 9,4 milioni di euro, + 2,9% sull'anno precedente e un utile netto consolidato che raggiunge i 4 milioni di euro (1 milione di euro nel 2020).

«Rispetto al 2020, anno in cui la pandemia ci ha costretto a rivedere in modo significativo e improvviso le nostre strategie, nel 2021 siamo cresciuti in maniera omogenea, sia per linea di business che per aree geografiche - ha proseguito Franco Fontana -. Abbiamo rafforzato la nostra posizione di leader nel settore dell'imaging diagnostico, ampliando e rinnovando la nostra offerta, coerentemente con la strategia di puntare sui mercati ad alto potenziale e di continuare a rafforzare Ricerca e Sviluppo: nel 2021, abbiamo investito in R&S oltre 28 milioni di euro, il 10% in più dell'anno precedente. La crescita del 19% del portafoglio ordini rispetto all'anno precedente è una significativa conferma che siamo sulla strada giusta».

Nel corso del 2021, Esaote ha presentato al mercato inno-

vazioni particolarmente apprezzate: due sistemi a ultrasuoni di ultima generazione e la prima risonanza magnetica total-body a magnete aperto.

Grande l'impegno nello sviluppo dei software dedicati alla diagnostica per immagini, in particolare quelli di analisi quantitativa basati su Intelligenza Artificiale e i sistemi che permettono l'automazione dei flussi di lavoro ospedalieri, sull'archiviazione digitale delle immagini e su nuove applicazioni di tele-consulto e tele-medicina.

Esaote, oggi come 40 anni fa, non si ferma e punta sui valori che da sempre sono alla base della sua storia e del successo: le persone, la tecnologia e l'innovazione.

Sono stati proprio questi il fil rouge dello spettacolo celebrativo istituzionale "Imaging the Future, Everyday. Forty years of innovation for health since 1982" che, il 12 aprile scorso, nella splendida cornice del Teatro Carlo Felice, tra momenti evocativi, artistici, istituzionali e testimonianze, ha permesso di illustrare e interpretare la storia e la visione di Esaote sotto la magistrale conduzione di Ilaria D'Amico, accompagnata dall'Amministratore Delegato di Esaote, Franco Fontana, e dal Chief Operating Officer Eugenio Biglieri. Un viaggio che è partito dalle parole emozionate di coloro che hanno fondato e reso grande l'azienda - tra cui Carlo Castellano, Fabrizio Landi e Andrea Oberti - fino alla testimonianza dei giovani protagonisti di oggi, in particolare - a nome di tanti - Martina Cereseto, Marco Crocco e Andrea Grandoni, impegnati quotidianamente nella ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie. Il racconto, arricchito dai suggestivi monologhi di Neri Marcorè, dalle musiche del trio jazz di Dado Moroni e da scenografici contenuti audiovisivi, ha conquistato la platea e i tanti che in tutto il mondo hanno potuto seguire in streaming l'evento. Le celebrazioni sono proseguite nei due giorni successivi ai Magazzini del Cotone, con il Simposio Scientifico "Shaping the future clinical developments", a cui hanno preso parte medici e opinion leader provenienti da tutto il mondo, e, successivamente, con il Global Sales & Marketing Meeting, che ha riunito tutte le consociate e la rete distributiva italiana e internazionale, per parlare di ricerca e tracciare le strategie di marketing e di sviluppo dei prodotti di Esaote.●

"COMPLEXITY IS SIMPLE": LA NUOVA MISSIONE DI ESAOTE

In occasione del suo quarantesimo anniversario, Esaote ha scelto di raccontare la sua mission "Complexity is simple" realizzando un piccolo progetto editoriale dedicato ai propri stakeholder che, in questi difficili mesi, hanno affrontato sfide complesse con impegno e determinazione. "Complexity is simple" è quindi il concetto chiave, alla base di un libro di interviste e riflessioni sulla complessità, in cui 6 manager di Esaote e 6 opinion leader di fama internazionale, accomunati dalla capacità di sintetizzare un patrimonio di conoscenze, di linguaggi o, semplicemente, di percezioni di un'immagine - sia essa clinica, fotografica o artistica - raccontano la propria visione di "complessità".●

IL GRUPPO OGGI

Esaote ha centri di ricerca e stabilimenti produttivi in Italia (Genova e Firenze) e in Olanda (Sittard), mentre società controllate e uffici sono presenti in Francia, Germania, Spagna, Regno Unito, in Russia, negli Stati Uniti, in Cina, Argentina, India, Messico e Australia. Il Gruppo Esaote occupa oltre 1.250 dipendenti, il 20% dei quali è impegnato nell'attività di Ricerca e Sviluppo, settore in cui l'azienda investe circa l'11% del proprio fatturato. Nel corso dell'ultimo anno l'organico dell'azienda è cresciuto dell'8% a livello mondiale, di cui più della metà in Italia. Oltre 100 nuove assunzioni per mettere in atto il rinnovamento del mix generazionale e professionale, con una crescita soprattutto nei settori R&S, Vendite e Marketing. La media dell'età dei nuovi assunti è sotto i 35 anni, 50% donne. La crescita professionale dei dipendenti è al centro dell'impegno del Gruppo, che vede tra i progetti avviati un programma Academy, per selezionare e formare una nuova generazione di specialisti nel settore dell'alta tecnologia dedicata alla sanità. Esaote recentemente ha deciso di aderire al Global Compact delle Nazioni Unite, avviando al proprio interno un percorso per promuovere una cultura di sostenibilità, valorizzare il capitale umano, garantire la salute e la sicurezza all'interno del luogo di lavoro, aumentare il benessere delle persone, ridurre l'impatto ambientale, investire in ricerca e sviluppo per un ecosistema sostenibile, resiliente e durevole. L'azienda, che vanta la collaborazione con centri di ricerca clinici e scientifici e con università in tutto il mondo, è stata premiata con numerosi riconoscimenti per le sue performance in termini di innovazione, per investimenti nella ricerca, nel capitale umano e nella tecnologia, nonché per lo straordinario design dei suoi prodotti.●



ACQUARIO DI GENOVA DOVE VOLA L'IMMAGINAZIONE.



VIENI A VEDERE L'ACQUARIO PIÙ GRANDE D'EUROPA.



BIOSAFETY TRUST
CERTIFICATION
MANAGEMENT SYSTEM

L'Acquario di Genova ha
ottenuto la Biosafety Trust
Certification con l'obiettivo
di prevenire e controllare il
propagarsi delle infezioni.

acquariodigenova.it



costa
edutainment experience

ACQUARIO
DI GENOVA

ACQUARIO
DI GENOVA

BlueZone

ESAGRA

c-way

ACQUARIO
LIVORNO

BIOPARCO
SILVIA

costa
parke edutainment

ACQUARIO
DI CATTOLICA

AQUARIUM

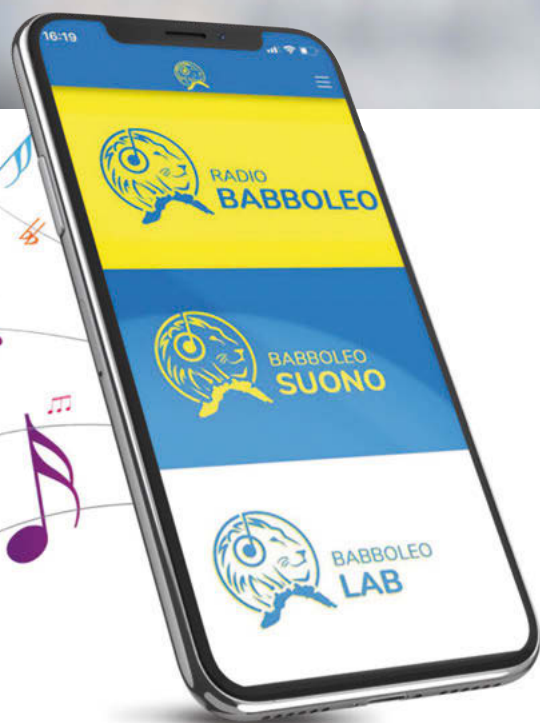
OLTREMARE

ITALIA
IN ANIMAZIONE

Mediteranean

A ciascuno la sua

Con tre emittenti distinte, Radio Babboleo raggiunge in modo diversificato tutto il pubblico genovese e ligure.



La Radio è un grande mezzo di comunicazione di massa. In Liguria e in base alla media degli ultimi 10 anni (dati ufficiali Radio Monitor e TER) il mezzo è ascoltato ogni settimana dall'80,27% della popolazione oltre i 14 anni. I residenti nella regione che seguono invece la Radio proprio tutti i giorni sono il 61,64% del totale.

La Radio dispone di numeri importantissimi e di una audience intraprendente e ricettiva. È il primo mezzo di comunicazione in assoluto nella popolazione attiva, nelle professioni e nel lavoro. La forza della Radio è anche nella capacità delle sue stazioni di servire target mirati e nell'essere un mezzo universale. Un servizio pubblico ad accesso libero, totalmente gratuito e disponibile in sempre più dispositivi di ascolto e di fruizione.

Un mezzo così importante come la Radio vive attraverso le stazioni preferite dal suo pubblico. E in Liguria gli ascoltatori hanno sancito che Babboleo è il leader della Radio.

L'esperienza di Babboleo è che la Radio è un mezzo a target. Una singola stazione non può servire tutto il pubblico

ma solo un gruppo sociodemografico ampio e ben individuato. Ecco perché la strategia di Babboleo è di operare con ben tre emittenti distinte. Ciascuna svolge la sua funzione su una determinata audience. Insieme raggiungono tutto il pubblico.

RADIO BABBOLEO, la stazione dell'intrattenimento

Nasce nel maggio del 1976 grazie a un gruppo di soci guidati da Walter Miscioscia, il fondatore. Dagli albori della FM al digitale ha saputo sempre rinnovarsi nella relazione con il pubblico. È l'emittente locale numero 1 in Liguria, ancora oggi.

La prevalenza dell'offerta è nella musica, dagli anni '90 ai giorni nostri, e la offre al pubblico con l'originale formula del flusso circolare: ogni ora è un viaggio nel mondo della musica, 20 minuti con gli anni '90, poi 20 minuti con gli anni 2000 e, infine 20 minuti con i successi di oggi. Selezione qualificata pensata per un'audience adulta e attenta. Radio Babboleo è anche conduzione. Le voci storiche e quelle recenti. Un cocktail di talento e creatività che anima ogni ora di trasmissione. Sempre in diretta, orientata al territorio e orgogliosa del suo ruolo locale, l'emittente vive i fatti e gli eventi con la responsabilità di chi sa di essere il punto di riferimento per Genova e la Liguria.

L'informazione non manca ed è curata nei dettagli. Giornali Radio ogni ora da parte della redazione interna, approfondimenti continui con i reporter on-air e servizi di utilità come infomobilità e meteo rendono Radio Babboleo anche un mezzo di servizio e di prezioso accompagnamento.

BABBOLEO SUONO, la stazione degli anni '60, '70 e '80

La nascita della seconda emittente Babboleo avviene con un importante lancio nel 2005 ed è frutto della grande esperienza della stazione principale nel selezionare la musica per il pubblico ligure. Una delle prime Radio di formato Vintage nate in Italia.

Una delle funzioni della Radio è scorrere l'asse del tempo. Il formato di Babboleo Suono attiva la garanzia generazionale, il sentimento rassicurante per cui risentendo la musica con la quale si è cresciuti nell'adolescenza e nei propri 20 anni si rafforza l'idea di aver avuto il privilegio di vivere la musica migliore. Una vera funzione sociale.

L'emittente è principalmente musica, con i brani indimenticabili degli anni '60, '70 e '80. Anche Babboleo Suono utilizza la formula del flusso circolare. I suoi viaggi nella musica partono ogni ora con 20 minuti anni '60, cui seguono 20 minuti anni '70 e infine 20 minuti anni '80. Per chi ascolta e segue quella è la miglior musica, anche oggi.

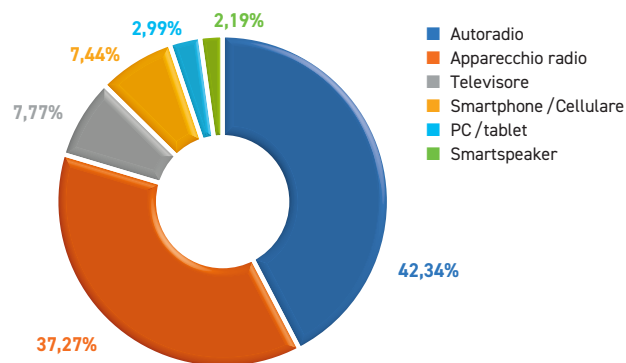
BABBOLEO LAB, la stazione del tempo presente

La nuova creatura del gruppo, Babboleo Lab, è la Radio dei giovani. Nata nel 2021 per un target di 18-34enni, voluta dagli eredi familiari di Walter Miscioscia per continuare e rinnovare il mito della marca ed estenderlo alle nuove generazioni.

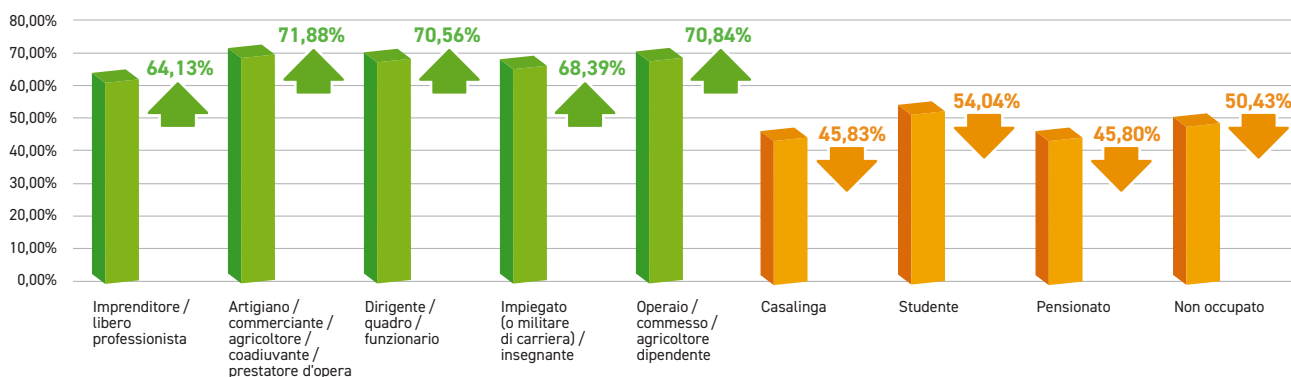
La musica italiana non è mai stata così interessante e così prolifica. I fenomeni giovanili tra i suoi artisti esplodono in Italia ma anche negli altri Paesi e nel mondo. Il linguaggio dei generi tende a rendersi sempre più contaminato e stimolante. La nuova musica è una frontiera entusiasmante che deve essere servita con esclusività e rigore.

Babboleo Lab è anche conduzione. Voci giovani che ne riflettono la musica, che si occupano di lifestyle e del proprio territorio, con un linguaggio un po' irriverente ma mai volgare. Tanta energia, tante idee e mai nulla che possa essere considerato superfluo. Poche parole e molto chiare. Energia, carica. La Radio ha una nuova idea. ●

LIGURIA - QUOTA di ASCOLTO per DISPOSITIVO di ASCOLTO



LIGURIA - QUOTA di ASCOLTATORI nel GIORNO MEDIO per PROFESSIONE





OSSH NETWORK

INTEGRATED LUMINOUS INTELLIGENT HANDLES SYSTEM FOR FIRE DOORS



ESD

SMS

SMCS

FDS

OSSH
Supervision System

razetocasareto.com

Lameter produce benne e attrezzature personalizzate per macchine movimento terra destinate a miniere, cave e industrie di tutto il mondo.

Tecnologia di nicchia





Nelle scorse settimane, Lameter, l'azienda genovese che, da oltre 40 anni, progetta e produce benne e attrezzature per macchine movimento terra di ogni dimensione e caratteristica, ha terminato la costruzione e consegnato a un cliente statunitense una benna che sarà montata sulla macchina al vertice della gamma di pale gommate Caterpillar nel continente africano. L'ordine segna la ripresa della fornitura di grandi attrezzature per il mercato africano, che si era interrotta a causa della pandemia. «L'apertura del mercato africano fa parte dei cambiamenti di scenario determinati, prima, dall'emergenza Covid e, più di recente, dal conflitto russo-ucraino - spiega Giulio Riccardi, alla guida dell'azienda con i fratelli Anna e Giovanni -. Con il miglioramento della situazione pandemica, il 2022 si prospettava come un anno di grandi opportunità, ma la crisi internazionale, unita a un ulteriore aumento del 20% del costo delle materie prime, ha "congelato" le attese del primo trimestre. Si è chiuso completamente il mercato russo, con la rinuncia degli ordini che avevamo già in carico da parte di alcuni clienti, e si è aperto quello africano, a seguito del blocco della produzione dei nostri concorrenti russi. Africa, Far East, Cina, Stati Uniti stanno risentendo meno delle conseguenze del conflitto in corso rispetto all'Europa, per questo motivo ci stiamo rivolgendo a quei Paesi, cogliendo l'opportunità offerta dalle misure di Sace-Simest a sostegno degli investimenti nonché il vantaggio logistico rappresentato dal porto di Genova, da cui partono le nostre attrezzature». Quella appena consegnata, del peso di 29.500 kg, sarà impiegata nella miniera d'oro di Lumwana, nel centro dello Zambia, dove arriverà dopo un viaggio via mare dal porto di Genova e il successivo trasporto via terra. «Per la progettazione, la costruzione e l'approvvigionamento delle parti originali di usura di questo pezzo ci sono voluti sei mesi di lavoro - sottolinea Riccardi -. Gli interlocutori di Lameter non sono gli utilizzatori finali, ma le case costruttrici delle macchine alle quali sono destinati i nostri pezzi personalizzati o i grandi gruppi che si aggiudicano gli appalti di manutenzione. Si tratta di un mercato di nicchia dove il nostro prodotto spicca, rispetto a quello dei competitor, per il livello di know-how tecnologico necessario alla sua realizzazione, che poi si traduce in una migliore resa della macchina». Il problema che oggi Lameter deve affrontare, considerate anche le interessanti prospettive di crescita, è il reperimento di personale qualificato. «Per la verità - precisa Giulio Riccardi - ci sono difficoltà anche a trovare personale "da qualificare". Bisognerebbe riuscire a far capire alle nuove generazioni che è meglio diventare un buon tecnico piuttosto che un mediocre laureato e che il lavoro in fabbrica non è svilente: nella nostra officina i tecnici operano su macchine sofisticate che costano centinaia di migliaia di euro. Per assicurarci gli ingegneri, addirittura li assumiamo quando stanno ancora studiando e poi gli facciamo fare la tesi di laurea sulle nostre lavorazioni». La pandemia ha peggiorato le cose, rompendo il legame allievo-scuola e scuola-azienda: «Oggi, non sappiamo dove andare a cercarli, i ragazzi. Per noi che puntiamo tutto sulla qualità del prodotto, il tema della formazione del personale è centrale. Abbiamo un patrimonio in know-how che non possiamo permetterci di disperdere: per questo - conclude Riccardi - abbiamo bisogno di collaboratori motivati a crescere e a imparare». ● (P.P.)



SAAR depositi portuali s.p.a.



Dal 1931 al vostro servizio.

Tradizione e innovazione, esperienza e ricerca: SAAR depositi portuali è il partner ideale con quasi un secolo di storia nella logistica degli olii nel Mediterraneo.

SAAR, azienda di punta nel settore dello sbarco, deposito e movimentazione di oli vegetali, biodiesel e rinfuse liquide, occupa una posizione privilegiata nel Porto di Genova in testata di Ponte Paleocapa, con due banchine per l'ormeggio di navi cisterna fino a 190 metri di lunghezza.

Dispone di 120 serbatoi in acciaio per un totale di circa 115.000 m³ di capacità di stoccaggio.

Dal 2013 SAAR dispone di impianti di lavorazione di oli vegetali.



Dal 1998 certificazione del sistema di gestione qualità UNI EN ISO 9001, dal 2007 certificazione ambientale UNI EN ISO 14001, dal 2010 certificazione per la sicurezza UNI ISO 45001.

SAAR depositi portuali

Ponte Paleocapa, 16126 Genova – Italia | www.saardp.com





CONFINDUSTRIA
GENOVA

GRUPPO PRODOTTI CHIMICI
ED ENERGETICO PETROLIFERI

LA TRANSIZIONE ECOLOGICA NEI SETTORI DEL TRASPORTO, STOCCAGGIO E DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI

ESTRATTO DALLO STUDIO SULLA TRANSIZIONE
ECOLOGICA, ENERGETICA E DIGITALE
DELLE AZIENDE DEL GRUPPO
PRODOTTI CHIMICI ED ENERGETICO PETROLIFERI
DI CONFINDUSTRIA GENOVA

Le aziende del Gruppo ChEnPe - Prodotti chimici ed energetico petroliferi di Confindustria Genova rappresentano, sul territorio genovese, tutta la filiera degli attori della transizione energetica: dalla raffineria, agli oleodotti da e per il Porto Petroli, i depositi, la rete dei distributori di carburanti, le betoline per il rifornimento delle navi, il trasporto su gomma e su ferrovia, le industrie di trasformazione dei prodotti di base, la commercializzazione degli stessi, le imprese di progettazione degli impianti e quelle per l'implementazione dei progetti di ricerca e innovazione.



LA TRANSIZIONE ECOLOGICA E LA STRATEGIA EUROPEA PER L'INTEGRAZIONE ENERGETICA

La transizione ecologica come stimolo per la crescita economica

La lotta al cambiamento climatico rappresenta uno degli obiettivi del XXI secolo. La decarbonizzazione si rende necessaria per cercare di arginare gli effetti in corso dell'aumento della temperatura. L'urgenza di mettere in atto misure efficaci a questo scopo si scontra con la complessità ed il costo degli investimenti. Con la normativa europea sul clima, nel quadro del Green Deal europeo, l'UE si è posta l'obiettivo vincolante della neutralità climatica nell'Unione entro il 2050 e la riduzione interna netta delle emissioni di gas a effetto serra (55%) da conseguire entro il 2030. A questo si accompagnano l'obiettivo di riduzione dei consumi energetici pari al 36%-39% e l'obiettivo di innalzamento delle quote di energie rinnovabili all'interno del mix energetico ad almeno il 40%. La declinazione degli obiettivi europei su scala nazionale potrà essere accelerata dalle risorse del PNRR se saranno individuati in modo corretto gli ambiti di intervento. Si rende quindi necessaria un'analisi puntuale per capire quali siano i gap da colmare, siano essi legati a sperimentare nuove tecnologie, rivedere le norme e i relativi vincoli, trasferire conoscenze da un settore a un altro, pianificare investimenti infrastrutturali. Si tratta quindi di un processo di trasformazione che investe tutti i settori e che necessita di importanti investimenti in innovazione tecnologica, energie rinnovabili, infrastrutture, nuove tecnologie, al fine di conciliare crescita economica, tutela dell'ambiente e lotta al riscaldamento globale. Il tema energetico è centrale. In contrapposizione ci sono esigenze di decarbonizzazione, implementazione del green, manutenzione del sistema elettrico, approvvigionamento di gas e calmierazione dei prezzi delle bollette. È necessario rimodellare lo scenario energetico globale costruendo un mix energetico in cui agli idrocarburi si affiancano le fonti di energia rinnovabili (FER), che via via aumenteranno il loro apporto.

Il sistema nazionale di energia e gas e il rincaro dei prezzi

Il sistema energetico italiano ha subito un radicale cambiamento nel 1999 quando è stata modificata la titolarità delle tre fasi (produzione, trasmissione e distribuzione), lasciando la trasmissione di esclusivo appannaggio dello Stato e liberalizzando le altre. Questo ha implicato che dai circa 600 impianti di produzione esistenti alla fine degli anni Novanta si è passati ai circa 800.000 attuali, circostanza che espone il sistema a un'oggettiva maggiore fragilità legata all'enorme dispersione di fonti di produzione. A ciò deve aggiungersi la carenza di investimenti programmatici, che rischia di indebolire il sistema energetico nazionale, oggi considerato uno dei più importanti e moderni esistenti al mondo, e che resta esposto al rischio di perdere la propria competitività e di vivere ulteriori interruzioni generalizzate dell'erogazione dell'energia elettrica. Il nostro Paese è caratterizzato da una forte dipendenza energetica dall'estero, nel 2021 per circa il 77%, ed è un sistema fortemente dipendente dal gas naturale, che contribuisce con il 39% al mix energetico nazionale (mentre le fonti rinnovabili partecipano col 19% e il petrolio con il 35%)

e che viene utilizzato per produrre circa la metà dell'energia elettrica nazionale (fonte: Report Italy for Climate). Nonostante un livello di stoccaggio sopra la media europea, la crisi attuale e la volatilità dei prezzi hanno generato un'improvvisa crescita dei prezzi del gas e dell'energia elettrica esasperata dalle vicende belliche.

La transizione ecologica deve assicurare sicurezza energetica

Il mercato nazionale risulta quindi più fragile e più oneroso rispetto ad altri mercati europei, anche per alcuni fattori quali: le caratteristiche delle reti elettriche nei vari Paesi europei; le tecnologie con cui viene prodotta l'energia elettrica; i limiti di transito alle frontiere; l'efficienza delle borse elettriche. In questo sistema così esposto a minacce, diventa determinante il grado di autonomia e di sicurezza energetica, cioè la disponibilità di una fornitura adeguata di energia a un prezzo ragionevole. Questo dipende da diversi fattori quali ad esempio la sicurezza dell'approvvigionamento e la capacità del sistema di tendere all'efficientamento energetico, inteso sia come migliore utilizzo delle risorse disponibili con una migliore resilienza del sistema, sia come sviluppo delle fonti rinnovabili e miglioramento dei sistemi di accumulo. Condizione fondamentale perché si possano raggiungere gli obiettivi al 2030 è che l'Italia si doti di un piano di sicurezza energetica nazionale che riconosca le sue specificità e tenda al decremento della dipendenza energetica del Paese e all'incremento della sua competitività in questo ambito.

La tassonomia verde in definizione

Un altro tassello importante per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo è la creazione di un sistema comune di classificazione delle attività economiche sostenibili, la cosiddetta "tassonomia verde" che stabilirà il grado di ecosostenibilità delle attività economiche, con lo scopo di: incrementare la sicurezza per gli investitori; proteggere gli investitori privati dal cosiddetto greenwashing; incentivare le imprese a perseguire gli obiettivi di decarbonizzazione; mitigare la frammentazione del mercato; dare un'indicazione su dove gli investimenti siano più necessari. Il "regolamento tassonomia", regolamento (UE) n. 2020/852, stabilisce quattro livelli di ecosostenibilità delle attività economiche e indica sei obiettivi ambientali. Tali obiettivi sono: la mitigazione dei cambiamenti climatici; l'adattamento ai cambiamenti climatici; l'uso sostenibile e la protezione delle risorse idriche e marine; la transizione verso un'economia circolare, inclusa la prevenzione dei rifiuti e l'aumento dell'assorbimento di materie prime secondarie; la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento; la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Strategia europea per l'integrazione del sistema energetico

L'integrazione del sistema energetico ha l'obiettivo di collegare i vari vettori - elettricità, condizionamento, gas, combustibili solidi e liquidi - con i settori di utilizzo finale, come l'industria, i trasporti o l'edilizia. Il processo di decarbonizzazione e transizione verso fonti di energia pulita sarà tanto più efficace e veloce, quanto più le diverse e numerose alternative ai combustibili tradizionali saranno tra loro integrate e facil-

mente fruibili. È necessaria una pianificazione strategica che non favorisca o penalizzi nessuna delle alternative energetiche a oggi disponibili anche a fronte di scenari economici mondiali in forte evoluzione. Devono essere infatti create le condizioni per sfruttare ogni opportunità secondo il principio della neutralità tecnologica.

LA TRANSIZIONE ECOLOGICA NEL COMPARTO DEL TRASPORTO, STOCCAGGIO E LAVORAZIONE DEI PRODOTTI CHIMICI ED ENERGETICO-PETROLIFERI

Trasporto: le vie per la decarbonizzazione passano anche dai carburanti alternativi

Nel campo dei trasporti, tutti i comparti (stradale, ferroviario, aereo e marittimo) dovranno contribuire allo sforzo di riduzione delle emissioni del 55%. In particolare, la quota di energia rinnovabile dovrà arrivare almeno al 26% della domanda totale di energia, attraverso l'ulteriore sviluppo e diffusione di veicoli elettrici, biocarburanti avanzati liquidi e gassosi e altri combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. La strategia di integrazione dell'UE considera l'elettrificazione uno strumento chiave nella decarbonizzazione della nostra economia, ma è necessario sostenere anche l'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, compreso l'idrogeno e biocarburanti e i prodotti gassosi quali il Gas di Petrolio Liquefatto (GPL), Gas Naturale Liquefatto (GNL) e Gas Naturale Compresso (CNG) anche nelle loro miscele bio e rinnovabili. Per il futuro della mobilità a basse emissioni quindi non esiste un'unica soluzione: saranno necessarie tutte le principali opzioni, ma in misura diversa in ciascuna categoria di trasporto (strada pesante/leggera, aviazione, ferrovia, navigazione). L'elettricità e l'idrogeno saranno utilizzati in motori specifici. Mentre, per quelle modalità di trasporto in cui l'impiego di veicoli a emissioni zero non è fattibile a causa dei requisiti tecnologici o dei costi, sarà possibile utilizzare combustibili a emissioni zero come i biocarburanti, gli e-fuel e i carburanti gassosi. La sostituzione dei combustibili convenzionali con alternative a basse emissioni di carbonio implica una necessaria e rilevante trasformazione dell'intera catena di approvvigionamento, in particolare logistica, trasporto e stoccaggio di combustibili sfusi.

Stoccaggio e rete distributiva: la transizione ecologica presuppone l'adeguamento delle infrastrutture e investimenti da parte delle aziende

La logistica per l'approvvigionamento condizionano la stabilità e la crescita dei singoli mercati. Migliaia di aziende manifatturiere dipendono attualmente dai prodotti petroliferi e dal gas naturale per i loro processi industriali. Le aziende di stoccaggio soddisfano quattro requisiti dell'economia italiana: permettono di garantire flussi di materie prime verso le industrie; facilitano la logistica per il consumo interno di prodotti come carburanti per il trasporto e oli vegetali; rappresentano uno dei fattori che determinano il prezzo dei prodotti; salvaguardano le scorte militari e di emergenza. Inoltre i depositi non si limitano allo stoccaggio e alla movimentazione in sicurezza dei prodotti, ma possono essere utilizzati per la loro miscelazione (come il bioetanolo con la benzina) e per garantire agli utenti finali di rispettare gli standard di qualità dei

singoli prodotti (fonte: European tank storage in today's global value chains. What role does it play in our economy? The Hague Centre for Strategic Studies). La domanda europea di petrolio è diminuita negli ultimi decenni, ma rimane fondamentale per rispondere ai bisogni energetici attuali. In Italia la maggior parte degli oleodotti per petrolio greggio e raffinato sono concentrati nel nord del Paese e connettono raffinerie, depositi e porti come Genova, Venezia e Trieste. Il resto d'Italia riceve prodotti petroliferi via strada o via ferrovia (fonte: UNEM). A medio termine (2030-35) queste infrastrutture continueranno a essere a servizio di nuovi prodotti energetici per garantire l'approvvigionamento degli stessi. Non è chiaro per esempio se l'ammoniaca o il metanolo saranno il vettore più vantaggioso per l'idrogeno. Così come non sappiamo quando le tecnologie saranno disponibili per supportare la decarbonizzazione dell'industria aeronautica o marittima. Quello che è certo è che la rete di stoccaggio e distribuzione dovrà tempestivamente adeguare le proprie infrastrutture e logistica alla gestione dei carburanti alternativi; l'adeguamento della filiera non dimostrerà solamente la capacità del sistema energetico italiano di ammodernarsi secondo le esigenze di mercato, ma rappresenterà un fattore competitivo per lo sviluppo e crescita di tutto il sistema industriale italiano.

La "Vision 2050" della raffinazione europea

La "Vision 2050" prevede una mobilità stradale caratterizzata da motori a combustione interna (ICE) alimentati da Low Carbon Liquid Fuels (LCLF) che garantiscono soluzioni accessibili a tutti i cittadini. I combustibili liquidi e gassosi a basse o nulle emissioni di carbonio sono centrali per la decarbonizzazione di settori dei trasporti difficili da elettrificare, quali trasporti stradali a lunga distanza, aerei e marittimi. Questi includono biocarburanti sostenibili di prima generazione, biocarburanti avanzati, idrogenazione di oli vegetali/rifiuti e residui, idrogeno verde ed E-fuels, ove la CO₂ fossile è sostituita con CO₂ biogenica o riciclata. Anche il gas, nelle sue forme gassose e liquefatta, rappresenta una soluzione già pronta e disponibile nell'ottica della decarbonizzazione nel settore dei trasporti. L'industria della raffinazione è pronta per avviare la trasformazione dei propri impianti adottando una combinazione di tecnologie in grado di ridurre l'impronta di carbonio della produzione, passando progressivamente da materie prime fossili a nuove materie prime quali biomasse, energie rinnovabili, rifiuti, CO₂ catturata dalle tecnologie CCS/CCU1 e idrogeno pulito. Le condizioni per promuovere gli investimenti in nuove tecnologie per i LCLF e per i carburanti alternativi gassosi risiedono però nella modifica del Regolamento sui limiti alle emissioni di CO₂, caratterizzato da un approccio Tank-to-Wheel che trascura completamente la CO₂ emessa a monte. È indispensabile quindi modificarlo con una normativa "Well-to-Wheel", che consideri le emissioni climalteranti lungo l'intero ciclo di vita e non solo allo scarico.

DAI CARBURANTI TRADIZIONALI AI CARBURANTI ALTERNATIVI

La transizione energetica nella filiera dei carburanti

La sostituzione di ciascun carburante fossile con il proprio omologo "green" presuppone modifiche più o meno radicali

nei diversi “nodi” della catena logistica, dello stoccaggio e della distribuzione del prodotto. Tale riconversione della filiera avrà costi più o meno elevati a seconda del prodotto gestito. I carburanti fossili convenzionali sono: diesel, benzina, olio combustibile, kerosene, gas metano. I carburanti alternativi convenzionali sono: GNL (Gas Naturale Liquefatto), GPL (Gas Petrolio Liquefatto), Gas Naturale. I biocarburanti liquidi hanno caratteristiche chimico-fisiche che consentono la miscelazione con i carburanti di origine fossile e il loro utilizzo con le motorizzazioni del parco macchine attualmente circolante, non necessitano l'introduzione nel mercato di veicoli dedicati e hanno prestazioni simili. Nel 2019 sono stati consumati in Italia circa 1,5 milioni di tonnellate di biocarburanti. Oltre il 95% di tali volumi è costituito da biodiesel; l'incidenza di bio-ETBE è assai più contenuta (2,4%), quella di bioetanolo è prossima a zero. Per quanto concerne il biometano, si iniziano a osservare gli effetti del DM 2 marzo 2018, con i primi quantitativi di prodotto immessi in rete con specifica destinazione ai trasporti. Circa il 40% - pari a circa 588.000 ton - dei biocarburanti sostenibili complessivamente immessi in consumo in Italia nel 2019 è stato prodotto in Italia (il dato 2018 era pari al 33%). Si nota inoltre un marcato incremento nell'immissione in consumo di biocarburanti avanzati. Tale incremento (oltre 6 volte maggiore rispetto al 2018) porta a immissioni in consumo che eccedono le quote minime obbligatorie, a riprova della grande domanda di biocarburanti double counting sul mercato nazionale, probabilmente anche per effetto delle limitazioni alla miscelazione fisica di biodiesel nel gasolio (cosiddetto “blending wall”).

Obiettivo emissioni zero nei trasporti

Negli ultimi anni, in sinergia con il settore automotive, le emissioni inquinanti allo scarico nei nuovi veicoli si sono ridotte del 90%. Con le Euro 6 e in futuro con le Euro 7 risulterà del tutto marginale il contributo dei veicoli di nuova immatricolazione all'inquinamento dell'aria. Occorrerà quindi concentrarsi sul ricambio del parco per azzerare il contributo del traffico a questi inquinanti. La visione della Commissione UE è di una transizione verso la completa elettrificazione del trasporto. È uno scenario impensabile nei settori del trasporto stradale pesante, aereo e marittimo, ma irrealizzabile anche nel settore stradale leggero per il quale anche negli scenari più ambiziosi, al 2050 resta ancora in circolazione un consistente parco ICE. È indispensabile quindi decarbonizzare i carburanti che alimentano i veicoli nei diversi comparti del trasporto. Nel breve termine, attraverso il progressivo incremento dei componenti rinnovabili nei fuels, anche con ulteriori trasformazioni di alcune raffinerie in bio-raffinerie; a lungo termine, sostituzione di materie prime fossili con materie prime rinnovabili e a basso contenuto di carbonio (biomasse e rifiuti), idrogeno e CO₂ per rendere disponibili processi industriali e combustibili liquidi e gassosi carbon neutral.

I carburanti: quali alternative più green

Per quanto riguarda i biocarburanti alternativi su cui puntare possiamo citare i biocarburanti convenzionali, derivati da colture che possono essere utilizzate anche come alimenti o mangimi (il bioetanolo è prodotto da canna da zucchero, barbabietola da zucchero, mais, grano mediante fermentazione

e distillazione, mentre il biodiesel è prodotto da oli vegetali come colza, soia, olio di palma, per transesterificazione) e i biocarburanti avanzati, derivati da materiale vegetale che non ha un uso alternativo come cibo. Questi ultimi possono essere basati su biomassa di scarto, steli di cereali, altra materia vegetale secca, o colture coltivate appositamente per la fermentazione in biocarburanti (alghe, miscanto). Vi sono poi i cosiddetti E-fuels, principalmente prodotti su scala pilota o dimostrativa, derivati da un processo chimico, utilizzando energia rinnovabile (es. l'e-diesel viene generato da anidride carbonica, acqua ed elettricità per creare un vettore energetico successivamente raffinato). Infine rientrano tra i carburanti alternativi le miscele GNL, GPL, gas naturale con prodotti bio e rinnovabili.

CONCLUSIONI

Con riferimento al comparto combustibili e in considerazione del principio di neutralità tecnologica, è positivo e necessario l'incremento dell'impiego dei biocarburanti e dei combustibili liquidi e gassosi a basse e nulle emissioni di carbonio. In tale quadro, la raffinazione italiana ha già avviato una trasformazione per adeguarsi alla loro produzione. Tuttavia la maggior diffusione dei biocarburanti deve essere accompagnata (ed è in certi casi fortemente connessa) a: l'introduzione a livello europeo di una metodologia che valuti la CO₂ emessa sull'intero ciclo di vita dei prodotti e non solo allo scarico; una defiscalizzazione dei prodotti finiti rinnovabili per favorirne e accelerarne lo sviluppo. A livello locale appare fondamentale la predisposizione e l'adozione del Piano energetico regionale che tenga conto delle caratteristiche energetiche del nostro territorio, della domanda e tipologia di offerta di energia e che preveda misure di transizione sostenibili per le aziende comparto chimico-energetico-petrolifero. I vincoli legati alla produzione dei nuovi carburanti, al loro costo, al superamento di problematiche tecniche per l'utilizzo negli impianti, alla ricerca di soluzioni per l'efficienza della logistica e la distribuzione dei prodotti sono alcuni dei temi da mettere sul tavolo. Il Piano energetico è alla base della strategia energetica regionale e ha lo scopo di individuare gli obiettivi e le linee di sviluppo per il settennato 2021-2027, mirando a porre le basi per la pianificazione energetica al 2030 e al 2050. Oltre alla pianificazione strategica, il Piano può prevedere specifiche misure e azioni che saranno implementate anche nell'ambito delle risorse dei Fondi Strutturali. In tale ottica esso deve essere coerente con le politiche di sviluppo economico e di ricerca e innovazione che permettano di raggiungere anche gli obiettivi a medio e lungo termine con riguardo alle caratteristiche del sistema economico e della filiera energetica ligure.

BIBLIOGRAFIA

- HCSS, Aprile 2022, *“European tank storage in global value chains”*
- FETSA, *“ESG activities and best practices”*
- FETSA e UPEI, July 2021, *“Implications of the energy transition for the European storage, fuel supply and distribution infrastructure”*
- Report I4C - Italy for Climate *“Da dove viene la nostra energia?”*
- Raoul de Forcade, Sole 24 ore, *“L'ammoniaca si fa strada tra i carburanti sostenibili per i motori delle navi”*
- UNEM - Unione delle energie per la mobilità, 2021, *Relazioni annuale e Data book*

Fai il pieno di convenienza.



Niente più scontrini, richieste di rimborso e anticipo contanti: solo risparmio e tanta comodità.

Semplificare la contabilità e ridurre i costi aziendali?
Tenere le spese sotto controllo e disporre di sconti personalizzati?
Risparmiare sul carburante con la tranquillità di viaggiare senza contante?

Sono tanti i motivi per scegliere le carte carburante Europam.

EasyFuel



Moltiplica i tuoi vantaggi

FuelCard



Ideale per le aziende

Ricarifuel



Semplice e pratica

Prepaid



Buoni regalo rapidi e sicuri

Scopri di più su:
www.europam.it

EUROPAM
Energia per la vita.



Fishing for litter

Con Ogyre i rifiuti vengono "pescati" dal mare e inseriti in circuiti di rigenerazione.



Antonio Augeri



Andrea Faldella

Ogyre è la startup italiana a vocazione sociale che tramite il suo modello di "fishing for litter" vuole ripulire gli oceani dai rifiuti. Con porti già attivi in Italia (Cesenatico, Santa Margherita Ligure, Marina di Ravenna), Brasile e Indonesia, l'ambizioso obiettivo è di raccogliere 4 milioni di kg di "marine litter" entro il 2025.

In che modo? «Si tratta di un modello virtuoso, sperimentato per la prima volta nei paesi scandinavi, che punta a ripulire i mari dalla plastica grazie all'aiuto dei pescatori:

sono loro, infatti, che raccolgono i rifiuti marini, spesso durante le normali attività di pesca - spiegano Antonio Augeri e Andrea Faldella, fondatori di Ogyre -. Coinvolgiamo i pescatori per farci aiutare a riportare a terra i rifiuti marini, compensandoli con un contributo economico per il loro lavoro e realizzando così un impatto positivo sulle comunità locali. Poi, una volta a terra, smaltiamo i rifiuti correttamente grazie ai nostri partner locali. In questo modo riusciamo a raccogliere, attraverso il nostro network di pescatori, una media di 10.000 kg di rifiuti al mese, una parte dei quali vengono reinseriti nel circuito del riciclo. La tecnologia ci aiuta a rendere il processo più diretto, trasparente e alla portata di tutti».

I progetti di raccolta coinvolgono sia aziende che individui. «Le persone possono contribuire "a distanza" scegliendo di supportare uno o più pescatori nella raccolta o attraverso l'acquisto dei nostri prodotti in materiali rigenerati, come costumi e piumini. Alle aziende, invece, proponiamo progetti di sostenibilità che aiutano il mare e permettono loro, anche coinvolgendo i propri dipendenti o le proprie community, di dare un contributo concreto alla salvaguardia degli oceani» spiegano i fondatori.

A valle di progetti di sostenibilità realizzati con successo con diverse aziende italiane e internazionali - tra cui Richmond Italia, Velasca, Pokeria by Nima, Foorban - oltre a moltissimi utenti già coinvolti a livello individuale, la startup ha recentemente annunciato il suo primo aumento del capitale da oltre 500.000 euro.



La raccolta è stata realizzata attraverso una campagna su Mamacrowd - la più importante piattaforma italiana per operazioni di Equity Crowdfunding, che permette di investire nelle migliori startup e Pmi italiane - e vede anche la partecipazione di partner istituzionali come Illumia (che investe nella startup attraverso il veicolo Illumia Start) e B-Heroes, oltre a un pool di investitori privati. Ogyre, che ha l'obiettivo di scalare globalmente, investirà le risorse raccolte in tre aree: l'ampliamento del network di pescatori e di porti a livello internazionale, con il target di raggiungere una "flotta" di 5.000 pescherecci in tutto il mondo entro il 2025; la tecnologia, per ottimizzare la piattaforma sia in ottica b2c - permettendo quindi a ogni individuo di contribuire attraverso il supporto diretto a uno o più pescatori - sia in ottica b2b - abilitando progetti di sostenibilità dedicati alle aziende; l'espansione del team di Ogyre.

Inoltre, Ogyre si è attestata come Sustainability Partner del team Luna Rossa Prada Pirelli per la 37esima edizione dell'America's Cup. Accomunate dall'amore per il mare, Luna Rossa e Ogyre si legano così per un triennio con la missione non solo di ripulire insieme i mari dai rifiuti e dalla plastica, ma anche di sensibilizzare ad agire concretamente per la salvaguardia degli ecosistemi marini: sostenendo il progetto tramite la piattaforma di Ogyre, infatti, chiunque può seguire l'esempio di Luna Rossa e partecipare attivamente alla raccolta di "marine litter" attraverso il supporto da remoto, sommando così i propri "chili" di rifiuti marini alle sei tonnellate raccolte dal team. ●



soteco
international

For
business consulting

Competenze ad hoc

In Soteco la formazione coinvolge tutti, con programmi personalizzati a seconda delle singole esigenze.



Arianna Sturlese

Soteco International ha sede a Genova da oltre 25 anni e si occupa della produzione e distribuzione di ricambi e servizi per l'industria navale ed energetica. Infatti, ovunque ci sia un motore diesel per alimentare una nave, o un motore diesel per generare energia, Soteco supporta con i vari sottosistemi necessari per il buon funzionamento del motore. Quasi 50 persone sono impegnate nelle operazioni a Ceranesi dove le parti di ricambio sono costruite utilizzando moderne macchine CNC. I componenti vengono inoltre acquistati da fornitori in Italia e all'estero per poi essere distribuiti a livello globale. In effetti, i clienti di Soteco International possono essere trovati in oltre 50 paesi.

Soteco International sta attualmente attraversando un processo di re-branding con nuovi siti web, loghi e profili social che rappresenteranno l'azienda per i prossimi anni. L'azienda è unica nella vasta gamma di prodotti e servizi che può fornire. I suoi servizi e pezzi di ricambio sono la combinazione perfetta per consentire all'operatore/proprietario dell'apparecchiatura di beneficiare al massimo del miglior livello di supporto fornito per garantire che l'apparecchiatura sia mantenuta pienamente operativa e performante come dovrebbe essere. Soteco International sta anche aiutando a sviluppare la competenza degli operatori nell'esecuzione della manutenzione ordinaria, attraverso la sua Academy, che può assistere con la formazione in aula, l'approccio pra-

tico alle varie attrezzature e, non da ultimo, brevi lezioni video per aiutare l'utente nell'esecuzione della manutenzione necessaria. Il progetto di sostenibilità di Soteco comprende diversi aspetti delle proprie attività che si interfacciano e impattano sui propri clienti utilizzando i prodotti forniti. Nello specifico questo significa un contributo agli obiettivi di sostenibilità dei clienti in termini di riduzione dei rifiuti di plastica, imballaggi e altro. Soteco continua a utilizzare in modo sicuro solo imballaggi riciclati per i suoi prodotti, riduce la plastica con prodotti riciclati e confezioni monouso. Soteco ha investito nel proprio stabilimento produttivo in centri di tornitura CNC e fresatrici "100% climate neutral". Questo ha dato anche un ulteriore contributo con una riduzione energetica del 30%. La salute e la sicurezza del personale Soteco, dei suoi agenti e fornitori sono da sempre di vitale importanza. Soteco tiene costantemente monitorate le proprie attività con campagne di sensibilizzazione, formazione, misurazione e valutazioni per prevenire il verificarsi di eventuali infortuni o incidenti. H&S sono priorità assolute, in Soteco International tutti devono lavorare in sicurezza perché tutti devono tornare a casa sani e salvi, ogni giorno. Per mantenere questo approccio e sostenere le sue attività per gli anni a venire è fondamentale che l'investimento nei dipendenti sia ugualmente abbinato agli investimenti in hardware e software in loco. Pertanto, lo



sviluppo delle competenze professionali è visto come una pietra angolare nel continuo successo dell'azienda. Investire continuamente nelle persone è per noi un must.

Arianna Sturlese, HR Manager di Soteco International spiega: «Effettuiamo periodicamente dettagliate mappature delle esigenze interne, per poi fornire una formazione adeguata al nostro personale. Lo sviluppo esponenziale delle tecnologie e la complessità sempre crescente nei diversi mercati impongono di accrescere e mantenere sempre aggiornate le competenze e le conoscenze delle persone presenti in azienda, a cominciare dalle funzioni direttive e dal middle management che gestiscono funzioni, aree di attività e soprattutto persone. Per formazione non intendiamo solo formazione specifica e professionale rispetto al ruolo che ciascuno occupa in azienda, già di per sé estremamente importante, ma anche l'apprendimento e lo sviluppo di quelle capacità trasversali, o soft skill, applicabili a tutti i ruoli aziendali e che rappresentano un investimento per il futuro dell'azienda. In quest'ottica abbiamo quindi cercato un'organizzazione professionale che ci aiutasse a fornire la formazione per soddisfare le nostre esigenze. Per questo 2022 sono previste oltre 200 ore di formazione professionale - continua Arianna Sturlese -. Abbiamo incluso i più svariati argomenti tra cui Management, Leadership e Tecniche di Negoziazione per i nostri team di vendita. Altri

corsi saranno customizzati. Il nostro obiettivo è quello di sviluppare competenze, offrire al nostro personale la possibilità di crescere, di essere un vero partner di supporto per i nostri clienti con personale altamente preparato. È con questo obiettivo, col fine di veder finanziati la maggior parte dei nostri fabbisogni, che abbiamo avviato un lungo progetto con For Srl utilizzando i fondi che Fondimpresa mette a disposizione delle aziende aderenti con un'offerta formativa finalizzata allo sviluppo delle competenze di base e trasversali dei lavoratori - prosegue Sturlese -. In particolare, accanto all'utilizzo del conto formazione aziendale abbiamo definito un intervento complesso sfruttando gli avvisi del Conto di Sistema di Fondimpresa: il primo passo è stato quello di aderire al piano Territoriale ligure gestito da FOR (piano FILI: Formazione per l'Innovazione della Liguria-AVVISO 1 2020) nel quale siamo stati in grado di progettare corsi partendo dalle nostre esigenze, scegliendo insieme all'ente tematiche da sviluppare e docenti da coinvolgere in maniera molto flessibile con la definizione di corsi anche in itinere che ha permesso una risposta rapida a esigenze emergenti. Inoltre - conclude Sturlese - stiamo lavorando con l'ente sugli avvisi recentemente pubblicati dal fondo, come l'Avviso n. 2/2022 "Competenze di base e trasversali" e sulla ripubblicazione dell'avviso legato alle tematiche della Green Transition».

COSA CI RENDE IL PRIMO OPERATORE GATEWAY IN ITALIA?

Scopri lo su www.psaitaly.com



 **PSA** ITALY

Shipping 4.0



di Barbara Colonnello

Il settore navale e della logistica in ottica di industria 4.0 è ancora tutto da scoprire. Sfide aperte al futuro, che l'evento, ideato, organizzato, e promosso da Promoest, mette in rete e apre al dibattito.

L'8 e 9 aprile si è tenuta la sesta edizione di Shipping 4.0 a Genova, presso il Genova Blue District e in nave MSC Seaside, promossa da Assiterminal e The International Propeller Club. Una due giorni dedicata alle nuove frontiere dell'industria dello Shipping del sistema italiano in relazione alla catena logistica europea sostenuta anche dal Parlamento Europeo vista la centralità strategica che il tema riveste sul piano internazionale. In questo senso, l'Europarlamentare Marco Campomenosi ha dichiarato: «Il Mar Mediterraneo non è solo nostro e il dialogo è importantissimo. C'è una complessità anche geopolitica che va considerata nella sua interezza, in un dialogo addirittura mondiale». Tra i saluti istituzionali sono intervenuti il Viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Teresa Bellanova, che ha sottolineato «la ritrovata centralità del sistema portuale del nostro Paese e la nuova attenzione verso una vocazione marittima nazionale»; Luigi Sinapi, Direttore di International Hydrographic Organization; Giorgia Boi, Presidente di The International Propeller Club-Port of Genoa; e Giovanni Stella, Genoa Harbour Master, che ha evidenziato che il rilancio dell'economia passa soprattutto dai porti. In totale sono intervenuti circa 80 relatori, suddivisi in 7 tavole rotonde, di cui 4 svolte l'8 aprile presso il Genova Blue District, e le restanti 3 il giorno successivo in nave MSC Seaside. Ogni tavola rotonda è stata una finestra sull'attualità del settore. Nella prima, moderata da Andrea La Mattina, docente di Diritto della navigazione all'Università Federico II di Napoli, avvocato dello Studio Bonelli Errede e membro del comitato di gestione dell'Adsp di Genova-Savona, si è trattato delle nuove tendenze della governance dei porti, in linea con i competitor europei. In quest'ottica, Luca Brandimarte, responsabile Porti, Logistics & Competition di Assarmatori, ha chiesto «un maggior coordinamento fra chi amministra i porti e chi ne è fruitore, applicando le rego-

le della concorrenza in maniera chiara e omogenea, con linee guida che arrivino dal centro». Brandimarte si è inoltre soffermato sul tema della transizione energetica, ricordando che le misure previste dal pacchetto "Fit for 55" impatteranno senz'altro sul trasporto marittimo, ma anche sui traffici e la competitività dei porti, mettendole a rischio. Il responsabile del dipartimento Porti e logistica della Regione Liguria Jacopo Riccardi ha spiegato che a entrare nel mirino degli esperti è la riforma della legge 84/1994 implementata nel 2016, che avrebbe dovuto avocare allo Stato la competenza sui porti. In merito a questa riforma, Gian Enzo Duci, vicepresidente di Confrtrasporto, ha dichiarato che «Il problema è che la cancellazione dei comitati fu pensata per gli enti più piccoli. Forse in un'eventuale riforma si dovrebbe tenere conto delle diverse dimensioni dei porti e meglio valorizzare il dialogo con tutti gli stakeholders». Infine, Beppe Costa, Assiterminal e presidente Terminal Operator Confindustria Genova, ha sostenuto di non rimpiangere i vecchi comitati portuali, ma al tempo stesso che anche i tavoli di partenariato due volte l'anno sono poco utili.

La seconda tavola rotonda, con la moderazione di Massimo Clemente, direttore CNR IRISS Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo e direttore scientifico di RETE Association for Collaboration between Ports and Cities, ha esplorato le opportunità e le criticità del processo di automazione e digitalizzazione. Le sfide future per il porto e la navigazione e la relativa visione strategica per i prossimi anni è stata il focus della terza tavola rotonda, moderata dal professore dell'Università di Genova Agostino Bruzzone. La giornata dell'8 aprile si è conclusa con un panel guidato dalla professoressa Paola Gualeni, con in primo piano il tema della digitalizzazione della nave intesa come integrazione a bordo e a terra di tecnologie abilitanti per la grande sfida della decarbonizzazione dell'industria marittima, i cui

obiettivi fissati per il 2030 e il 2050 sono estremamente impegnativi. «La digitalizzazione non è un fine ma è un mezzo importante che può permettere di arrivare a una buona decarbonizzazione, a ridurre le emissioni di carbonio in fattore significativo»: così si è espresso Alessandro Boveri di Cetena. Nel dibattito sono intervenuti anche Michele Francioni, Senior Vice President di MSC Cruises, ed Emanuele Gesù, Head Small Scale Lng di Snam, affermando che «I porti potrebbero costituire sotto il profilo energetico un sistema autonomo, dove l'elettricità sarebbe garantita dal fotovoltaico e dalle altre fonti rinnovabili, mentre l'immissione nella rete di energia prodotta dal bio-metano arriverebbe nei momenti di picco». Andrea Cogliolo, Senior Director - Marine Excellence Centers di Rina, ha sottolineato che «La tecnologia permette di fare un assesment in tempo reale delle prestazioni di una nave in ottica di ottimizzazione delle stesse: questo implica minori consumi e di conseguenza minori emissioni di anidride carbonica e di altri gas serra». In generale è stato evidenziato come le soluzioni proposte al momento siano tante, e molte di queste siano ancora in fase di sviluppo e di integrazione. In un mare di soluzioni diverse l'analisi dei dati si conferma sicuramente un modo in più per orientarsi ed effettuare scelte consapevoli. La quinta tavola rotonda ha aperto le danze della giornata in nave MSC del 9 aprile. La moderazione è stata affidata a Stefano Negrini, fondatore e direttore di ReLOG3P. Il panel ha riguardato la "Standardizzazione nella catena logistica: perché è necessario sviluppare e implementare un linguaggio standard per utilizzare appieno il potenziale delle tecnologie della 4a Rivoluzione Industriale e fare la nostra parte nel raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile". Tenendo sempre a mente il vitale argomento del flusso di dati sicuro, il fattore chiave abilitante è sviluppare e adottare rapidamente standard e linguaggi di settore comuni, che consentano la comunicazione e l'interazione tra gli attori e gli asset interessati, definendo formato e protocolli per gli scambi di dati elettronici e, in ultima analisi, degli stessi all'interno dell'intera catena logistica, fornendo un ecosistema meno rischioso, più economico e più agile, resiliente, ovvero un business più sostenibile.

Nella sesta tavola rotonda, moderata dal professore dell'Università di Genova Raffaele Bolla, vi è stato un approfondimento sul tema del 5G con focus sulla sicurezza e sull'infrastruttura digitale. In questo contesto, il processo di digitalizzazione dipende fortemente dalla componente umana, perché la tecnologia ha bisogno di essere governata correttamente per essere efficiente. Tuttavia vi è una carenza di persone adeguatamente istruite ed esperte: il problema è che per formare il personale ci vogliono anni e quindi investimenti. Il Cyber security Director di Rina, Andrea Iacopini, si è espresso in questo: «Dobbiamo accelerare i processi di procurement, prendere la responsabilità di alcune decisioni, pensare in maniera molto pratica, creando partnership pubblico-privato». L'altro elemento importante è la governance: l'evoluzione tecnologica ha bisogno di essere coordinata e guidata in un sistema integrato. Riccardo Mascolo, Head of Strategy and 5G for Industry Italy and South-East Mediterranean di Ericsson: «Il porto è un sistema complesso in cui ci sono molti attori con specifici processi, correlati e interdipendenti e in alcuni casi anche

concorrenti. In questo senso, il 5G è una piattaforma di connettività abilitante un incremento di efficienza, di produttività, di sicurezza, di nuovi modelli di business e di sostenibilità ambientale». Infine, Giuseppe Sini, Head of International Business Unit di Retelit, ha dichiarato che: «Le infrastrutture ICT alla stessa stregua di quelle tradizionali hanno un ruolo strategico per lo sviluppo dell'ecosistema portuale. I porti sono destinati a diventare punti strategici di interscambio delle rotte della Internet economy e dell'economia del mare facendo convergere così gli ecosistemi e creando un circolo virtuoso di sviluppo economico. Fibra ottica, 5G ed Edge Computing abilitano servizi che, se gestiti e governati da un'unica autorità (per esempio quella portuale), rendono i porti più attrattivi per persone, merci e informazioni, aprendo allo sviluppo di una nuova economia: quella del dato».

L'ultima tavola rotonda è stata presieduta e condotta dalla professoressa Claudia Caballini del Politecnico di Torino - area Trasporti, ponendo l'accento sui principali colli di bottiglia, e relative soluzioni, in relazione all'inoltro delle merci dai porti verso il territorio. La professoressa ha messo in evidenza come la connettività dei porti rispetto ai loro bacini di utenza sia uno dei fattori più importanti per garantirne la competitività e lo sviluppo, e ha evidenziato quali siano le leve (infrastrutturali, tecnologiche, organizzative e di policy) da utilizzare per aumentare il livello di connettività dei porti con l'entroterra. Stefano Cangelosi, Business Process Manager di PSA Genoa Prà, ha illustrato le strategie messe in campo dal terminal genovese per ridurre la congestione dei camion e migliorare l'efficienza del terminal, tra cui un sistema di gestione dei camion e la semi-automazione ferroviaria.

Luca Abatello, CEO di Circle Group, ha invece presentato i progetti di digitalizzazione e informatizzazione implementati recentemente da Circle in numerosi ambiti della supply chain, tra cui l'ottimizzazione dell'ultimo miglio ferroviario, le procedure doganali evolute, la gestione di buffer area per i mezzi pesanti in aree esterne al porto. In seguito Lamia Kerdjoudj Belkaid, Secretary General di FEPORT, ha evidenziato la necessità di migliorare le reti di trasporto, di aumentare l'affidabilità delle schedule delle navi, oltre che di poter contare su efficienti connessioni multimodali, anche per questioni di sostenibilità ambientale. Davide Battaglia, Customs Process Manager Nord Ovest, ha sottolineato le novità offerte dal codice doganale dell'Unione (Reg.UE 952/2013), il cui fine è quello di uniformare i processi doganali tra i vari paesi della UE. Infine, Alessandro Panaro, Head of Maritime & Energy Dept di SRM, ha presentato un recente studio portato avanti da SRM insieme a Contship sul trasporto intermodale e sui corridoi logistici. In particolare, 400 imprese manifatturiere italiane sono state intervistate ed emerge tra l'altro che, a oggi, solo il 23% utilizza il trasporto intermodale strada-ferro per giungere in porto. Chi sceglie l'intermodale lo fa per convenienza, sostenibilità o se la frequenza del servizio è adeguata. In linea generale, sono state due giornate intense e ricche di spunti. L'augurio è che questi focus possano essere colti, sviluppati e avviati alla realizzazione nell'imminente futuro. ●

Info: <https://shipping-40.sharevent.it>

SHIPPING ISN'T CHILD'S PLAY!



* Conversely this in the picture it's an adorable IKEA toy.



Business & Transport Solutions

Shipping goods to 210 countries worldwide isn't really child's play.

Since 1998, we've provided our Customers with the best logistics and transport services including import/export express shipments via air, land and sea. We will proactively monitor your shipments, package and transport dangerous goods, as well as guide you through and prepare customs clearance, including on-board custom formality in EU.

www.betservice.net

info@betservice.net

T +39 010.745.0877

F +39 010.741.3630

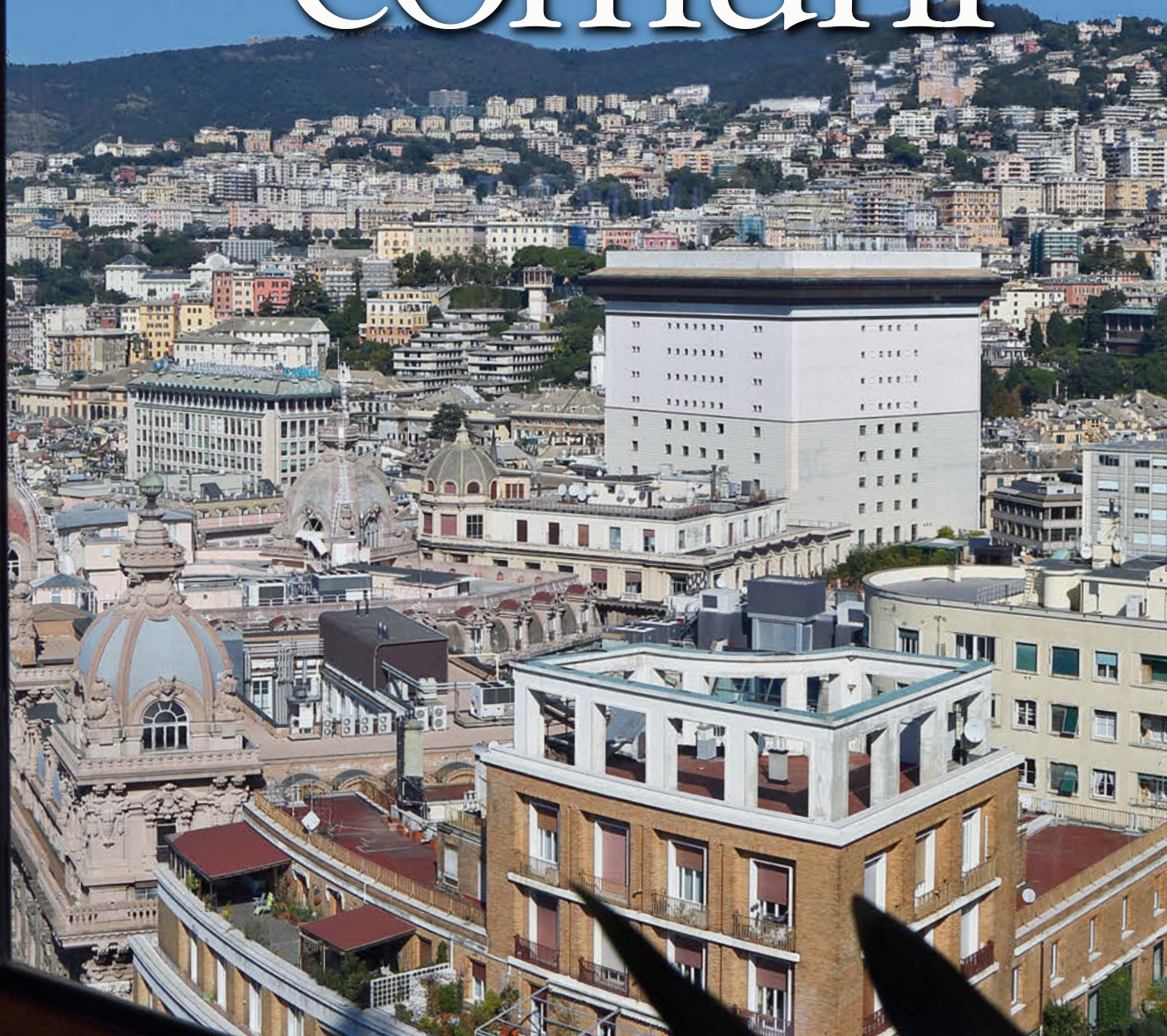




di Fabrizio Segalerba

Le sfide del settore immobiliare genovese tra
riqualificazione, ricerca di valore e nuovi bisogni.

Fuori dai luoghi comuni



I dati sul mercato immobiliare nazionale confermano un settore in fermento. I numeri sulle compravendite residenziali del 2021 forniti dall'Osservatorio del Mercato Immobiliare dell'Agenzia delle Entrate, indicano un record di 749.000 compravendite residenziali. Di queste, 8.885 si sono concluse nella città di Genova e 4.834 nel resto della provincia. Numeri incoraggianti rispetto alle 6.723 compravendite del 2020 e alle 7.403 del 2019 avvenute nel solo capoluogo. Se in termini di fatturato i dati del 2021 non sono ancora pervenuti, quelli del 2019 e del 2020 raccontano rispettivamente, solo per la città di Genova, 1,42 miliardi e 1,26 miliardi di euro. Le sfide per il patrimonio immobiliare genovese (e i loro possessori) sono comuni alle priorità nazionali: riqualificazione urbana ed energetica; adeguamento delle tipologie abitative a standard e layout moderni; introduzione di criteri di valutazione immobiliare che tengano conto dei rischi climatici.

Un recente studio di McKinsey & Company, multinazionale di consulenza strategica, evidenzia i seguenti punti: 1) esiste la possibilità che nei prossimi 10 anni i portafogli immobiliari siano esposti a svalutazioni significative a causa di inondazioni e perdite di posti di lavoro per la transizione climatica; 2) i rischi fisici e di transizione del cambiamento climatico toccano quasi ogni aspetto delle operazioni e del valore di un edificio, producendo un impatto anche sui mercati con cui interagiscono; 3) i rischi del cambiamento climatico vanno incorporati nelle valutazioni degli asset immobiliari; 4) gli attori immobiliari dovrebbero sviluppare le capacità per comprendere gli impatti legati al clima sulle prestazioni e sui valori degli asset. Ci sono però anche buone notizie per il mercato immobiliare, nonostante l'incertezza dovuta al contesto internazionale, all'inflazione, ai rincari energetici. Secondo l'update al report 2022 "Year Ahead: le previsioni riviste per l'anno in corso", della banca privata e d'investimento UBS: «la capacità delle posizioni "core" in immobili di generare reddito da locazione risulta appetibile in un contesto di bassi rendimenti e il segmento è uno dei pochi che dovrebbe registrare ritorni reali positivi nei prossimi anni (...), il settore immobiliare rappresenta anche una buona copertura potenziale contro il rischio di stagflazione».

In questo quadro generale, per gli operatori del real estate si apre una stagione sempre più attenta alla consulenza che precede ogni decisione legata al patrimonio immobiliare, a prescindere dalla dimensione. Acquisto, gestione, vendita sono azioni che seguono un'analisi del portafoglio immobiliare e che riguarda ogni tipologia: residenziale e luxury, terziaria e d'impresa. La tecnologia digitale e i big data si affiancano alle competenze per aiutare i proprietari immobiliari a trarre il massimo valore dai loro asset, sincronizzando le decisioni con le tendenze, riducendo così errori di valutazione, esposizioni e perdite economiche. La nostra attuale esperienza con Alta Consulenza Immobiliare, che segue un'attività professionale trentennale nella città di Genova, in Liguria e a Milano, ci sta rivelando quanto bisogno ci sia di fare un passo in avanti, dove l'ascolto e il dialogo col cliente vengono prima di ogni incarico di vendita. Isolata dal processo di consulenza, la parte di esecuzione (compravendita), appartiene a un retaggio senza visione, dove la somministrazione della prestazione (intermediazione) avrà sempre meno valore se scissa da un insieme di uti-

lità propedeutiche alla migliore decisione. I servizi immobiliari, pre e post-vendita dovranno rispondere a un bisogno crescente di supporto, assistenza al cliente e valorizzazione economica. Questo passaggio non riguarda solo i grandi investitori e gestori, i privati con patrimoni significativi, ma chiunque decida di destinare all'acquisto di un immobile i propri risparmi, spesso accompagnati anche da un mutuo trentennale. In Alta Consulenza Immobiliare, ci stiamo concentrando sulla parte consulenziale che prende in esame una incredibile quantità di dati per l'immobiliare. Con API - Analisi Patrimoniale Immobiliare, profiliamo ogni immobile corredandolo di informazioni relative a composizione socio-demografica del contesto, rischi ambientali, serie storiche di mercato, costo energetico, impatto fiscale e molti altri. È da questa base che parte ogni attività commerciale, affinché ogni decisione assunta sia figlia di una visione di mercato di medio periodo e libera da ogni luogo comune sugli immobili nella loro accezione di bene rifugio.

Questo approccio "disruptive", che interrompe le più comuni convinzioni generazionali che ci hanno portato ad accumulare un patrimonio immobiliare vetusto e ricco di criticità, sta incontrando l'interesse di chi si occupa di risparmio gestito, un capitolo delicato per molte famiglie. I professionisti dell'investimento si trovano quasi sempre alle prese con un problema di carattere immobiliare. Divisioni patrimoniali, gestioni immobiliari costose, commistioni tra imprenditore e beni familiari da normalizzare. Ecco che la consulenza del professionista immobiliare trova uno spazio dove apportare valore percepito, comune a tutti gli attori in scena. La scopo di Alta Consulenza Immobiliare, "dare la giusta visione sopra ogni rumore", è quanto mai coerente con le esigenze di un mercato con alte potenzialità, come quello di Genova, ma che deve fare i conti con la società liquida o ibrida di cui ci parlano i sociologi Baumann e De Rita. Essa richiede risposte e soluzioni sempre meno convenzionali e più innovative, a misura delle nuove generazioni le cui sfide di vita e lavoro sono e saranno inedite. Una società diversa, che apre a spunti di riflessioni anche per l'industria immobiliare e dei servizi connessi.●

Fabrizio Segalerba è Ceo & Founder di Alta Consulenza Immobiliare Srl





di Andrea Carioti

Traffico in tilt

Manca ancora il via libera definitivo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile per aprire i cantieri della Gronda di Ponente.

Il ritardo infrastrutturale del nostro Paese e in particolare del nostro territorio è noto da tempo. A complicare ulteriormente l'apertura dei cantieri pesano gli iter burocratici di approvazione definitiva di un'opera. I tempi che intercorrono tra la progettazione di un'infrastruttura - anche se condivisa dal territorio - e la sua realizzazione sono estremamente lunghi.

Le tre principali opere attese in Liguria, ma in generale da tutto il Nord del Paese - Terzo Valico ferroviario, Gronda autostradale di ponente e Raddoppio ferroviario del Ponente ligure - sono state concepite quando i traffici su gomma e via ferro, sia di merci che di persone, erano ben inferiori agli attuali. La fine lavori del Terzo Valico è slittata al 2025; il Raddoppio ferroviario del ponente manca ancora di un'adeguata copertura finanziaria; della Gronda di Ponente invece si sono perse le tracce, sebbene abbia ultimato l'iter di approvazione ormai da tre anni (2019).

I tre porti liguri nell'ultimo ventennio sono passati da movimentare complessivamente 2,4 milioni di teu nel 2000 a oltre 4 milioni nel 2019 (pre-pandemia). L'industria del turismo in Liguria ha registrato 3,5 milioni di arrivi nel 2000 e oltre 4,8 milioni nel 2019 (anno di riferimento pre-pandemia). All'aumentare dei traffici, sia di merci che di passeggeri, non è purtroppo corrisposto un idoneo adeguamento infrastrutturale: l'attuale valico ferroviario dei Giovi (cd. "succursale") risale al 1889 e l'autostrada A7 (cd. "camionale") risale al 1935 (opera peraltro realizzata in soli tre

anni), mentre la A10 e A12 risalgono agli anni '60. Questi dati evidenziano l'urgenza di realizzare infrastrutture al servizio dei nostri porti e del territorio in generale. La rete infrastrutturale attuale, anche a causa della sua vetustà, non è più in grado di far fronte alle esigenze attuali. Terzo Valico, Nodo ferroviario di Genova e Gronda di Ponente sono opere irrinunciabili e non più differibili, caratterizzate dall'obiettivo comune di decongestionare il traffico, sia ferroviario che stradale, separando i flussi di traffico passeggeri da quello delle merci, siano essi su gomma o su ferrovia.

Per decongestionare le città e separare il traffico dei mezzi pesanti da quello urbano occorre investire nel cosiddetto "ultimo miglio". E la Gronda di Ponente - progetto nel quale è compresa anche la parte finale cittadina, il cosiddetto Nodo di San Benigno - rappresenta la principale risposta alle necessità della città di Genova e di tutta la Liguria. La nuova bretella Vesima-Bolzaneto (quasi interamente in galleria) e il potenziamento delle attuali tratte Genova Ovest-Bolzaneto e della bretella di collegamento con Genova Est consentirebbero di separare i flussi di traffico extraurbani da quelli urbani. I veicoli che dovranno transitare in Liguria per recarsi da levante a ponente, e viceversa, non interferiranno più con i veicoli diretti a Genova, con a beneficio di entrambi i flussi di traffico.

Aggiungo infine che l'apertura dei cantieri di un'opera così imponente (65 km di nuovi tracciati autostradali, 23 gallerie, 13 nuovi viadotti e ampliamento di 11 viadotti esistenti)



genererebbe importanti ricadute sul territorio a vantaggio di tutto il tessuto economico della nostra regione, e non solo.

Ripensare oggi al tracciato della Gronda, valutando soluzioni differenti, significa affossarle definitivamente l'opera. Nell'aprile del 2018 è stato approvato il Piano di Convalida, che ha definito gli aspetti finanziari; nel corso del 2019 si sono completati gli espropri sui territori coinvolti in modo tale da poter avviare i cantieri; è del 20 aprile scorso la pubblicazione da parte di Autostrade per l'Italia di un elenco di proprietà immobiliari che, a Bolzaneto e in Val Varena, dovranno essere sottoposte a procedura di esproprio per ragioni di pubblica utilità in vista, appunto, dell'apertura dei cantieri per la Gronda; il Piano Strategico 2020-2023 di Autostrade per l'Italia, approvato nel gennaio 2020, nell'ambito dei principali progetti per il potenziamento della rete, conferma un investimento di circa 4,2 miliardi di euro per la realizzazione dell'opera.

Tutto è pronto per aprire i cantieri, quindi, manca solo il via libera definitivo da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili; via libera che non può essere ulteriormente rinviato. Un territorio isolato o difficilmente raggiungibile è un territorio che non può crescere e non può generare opportunità di lavoro. ●

Andrea Carioti è Vicepresidente Confindustria Genova con delega a Territorio, Rigenerazione urbana e Infrastrutture

VALIPY

INTELLECTUAL PROPERTY

Un'idea non basta. Devi proteggerla.

Valipy offre servizi di proprietà intellettuale che permettono di gettare **oggi** le basi per la crescita di **domani**.



Marchi

Difendi la tua identità



Brevetti

Proteggi la tua innovazione



Design

Difendi le tue idee



 www.valipy.com

 ipservice@valipy.com

 Via Fieschi 22/17,18 - 16121 - Genova



Confronti e proposte



Giovanni Baroni

Da 7 aprile al 3 maggio si sono svolte le pre-Assise della Piccola Industria di Confindustria: una roadmap in nove tappe di cui si farà sintesi nell'evento conclusivo del 17 giugno, a Bari.



Occorre rivedere il PNRR non solo per avere più tempo per gestirne e completarne le pratiche, ma perché la sua natura di strumento straordinario di ripresa deve essere adesso applicata a un'economia indebolita dalla guerra. Questo il messaggio "forte" che è emerso per bocca di Giovanni Baroni, da pochi mesi Presidente della Piccola Industria di Confindustria, nel corso della prima pre-Assise regionale degli associati il 7 aprile scorso a Cagliari.

Già un mese fa, secondo Baroni, intervistato in margine all'assemblea sarda «l'invasione dell'Ucraina ha cambiato il mondo, il nostro modo di pensare la globalizzazione e l'Europa, e anche gli strumenti per la crescita. Adesso le filiere non si sovrappongono più ai distretti, si possono sviluppare anche stando fisicamente lontano. Servono innovazioni e conoscenza». Sono parole a vocazione agonistica e proattiva del tutto in linea con quelle del Presidente di Confindustria Carlo Bonomi, per il quale, nel suo discorso in occasione della presentazione del Rapporto di previsione del Centro Studi Confindustria, soltanto pochi giorni prima, «il PNRR per la parte energetica oggi non comprende gli ingenti investimenti necessari per sostituire la quota di gas russo, quindi va modificato». Pur nello scenario preoccupante che si sta delineando a fronte delle inopinate criticità dovute alla crisi russo-ucraina, probabilmente mai come in questa delicata congiuntura economica le PMI sono chiamate a perseguire percorsi di rafforzamento qualitativo e ad affrontare con decisione la trasformazione digitale.

Oltre alla quotidiana attenzione all'evoluzione del conflitto (di cui danno testimonianza le dichiarazioni presidenziali appena citate), in uno scenario economico-finanziario già pesantemente condizionato dalla pandemia da coronavirus e dall'inflazione montante, Piccola Industria Confindustria è in parallelo chiamata a individuare gli elementi strutturali che accompagneranno le imprese nei prossimi anni e che sono destinati a stravolgere il contesto competitivo in cui operano. Energia, filiere, digitalizzazione, internazionalizzazione ed export sono alcuni dei nomi che riassumono ambiti produttivi e commerciali sempre più al centro dell'interesse associativo, e che richiedono un ripensamento in termini di analisi e di progettualità per il futuro prossimo venturo, comunque esso vada delineandosi.

Da quando esistono, le Assise rappresentano un importante strumento di riflessione identitaria interno al Sistema confindustriale. Sono, per loro natura, un momento pub-

blico di coinvolgimento, ascolto, condivisione e proposta dedicato agli imprenditori. Di fronte alle sfide di questo difficilissimo presente, quelle di quest'anno hanno avuto in particolare un duplice obiettivo: da un lato aprire un confronto sulla fase che stiamo attraversando, cercando di individuare prospettive nuove alla luce dei cambiamenti in atto; dall'altro, evidenziare collegialmente opportunità e soluzioni concrete da proporre agli stakeholder.

Per favorire la riflessione è stata programmata una roadmap di ascolto dei territori in nove tappe, che è iniziata il 7 aprile a Cagliari, come si è visto, e che si è conclusa soltanto pochi giorni fa, il 3 maggio, a Pescara, dopo aver toccato anche Catania, Bologna, Torino (dove, insieme a Piemonte e Valle d'Aosta, è stata coinvolta anche la Liguria), Milano, Vicenza, Napoli e Pisa.

Quanto emerso a livello regionale e nei 4 workshop tematici che si stanno tenendo, online, una volta ultimato il percorso "fisico" sui territori, troverà la sua sintesi nell'evento finale delle Assise 2022, previsto per venerdì 17 giugno a Bari, in modalità ibrida.

I macro-temi che hanno fatto da base alle discussioni in presenza, e che fungeranno da focus anche in quelle in digitale, sono stati quattro: "Competenze e Capitale Umano"; "Nuove imprese tra digitale e fisico"; "Finanza e Crescita"; "Sostenibilità e Transizione Green". Confrontarsi con ciascuno di essi ha portato i partecipanti alle assemblee a muovere intelligenza, sviluppare dialettiche e mettere a fattor comune conoscenze intorno a diversi sotto-temi assolutamente prioritari, anche, in prospettiva, di quello che, si spera, sarà il tempo storico dell'al-di-là della crisi. Si è parlato così di formazione dell'imprenditore, di competenze delle PMI, di formazione delle nuove generazioni, di cultura d'impresa, naturalmente, ma anche di mercato del lavoro, welfare aziendale e legalità.

Nell'orbita della questione rappresentata dall'avvento sempre più inarrestabile del digitale, si sono affrontate tematiche quali l'alfabetizzazione e la crescita della cultura digitale delle PMI, l'efficiamento produttivo, la cyber security.

Mentre sul versante economico-finanziario si sono poste al centro dell'attenzione l'internazionalizzazione, la finanza alternativa, la qualificazione delle filiere e il ruolo, in esse, delle PMI, il finanziamento della sostenibilità, le certificazioni, l'economia circolare e la simbiosi industriale, in un'ottica di sostegno alla transizione green. ●



Mi PRESENTO

Storia e obiettivi aziendali dei Giovani Imprenditori.



Emilio Carmagnani
presidente



Francesca Tognetti
vice presidente



Filippo Vaccaro
vice presidente



Carolina Candelo
vice presidente



Jacopo Callà



Gregorio Cauvin



Mario Fiasconaro

Prosegue la presentazione dei membri del Consiglio Direttivo del Gruppo Giovani Imprenditori di Confindustria Genova e ALCE e delle aziende che rappresentano.



Filippo Gallo



Filippo Gavarone



Giovanni Gritta
Tassorello



Chiara Marconi



Giacomo Miscioscia



Edoardo Ravano



Caterina Viziano



Antonio Augeri
invitato permanente



Deloitte.

Francesca Tognetti

La mia esperienza si può sintetizzare in tre concetti: traguardi, spirito

di squadra e concretezza. Deloitte è una società di servizi, un network internazionale, presente in oltre 150 Paesi, con 175 anni di storia, che offre servizi di consulenza alle imprese. Sono entrata in Deloitte nel 2007 e oggi sono Senior Manager, moglie felice e mamma di due splendidi bambini. Un percorso personale e professionale certamente importante. Sul lato professionale è stata forte la focalizzazione sullo sviluppo dei talenti individuali.

Il fattore chiave della mia esperienza in Deloitte sono le persone che ho incontrato, quelle che mi hanno ispirato e supportato. La vita in Deloitte è un continuo interagire con persone diverse con competenze altamente specializzate e differenti tra loro e ciò permette di accrescere il proprio background culturale e lavorativo. Ho imparato a valorizzare il lavoro di squadra e a supportare la crescita delle risorse più giovani attraverso l'esempio e la trasparenza dei feedback. Tutti questi valori li ho ritrovati nello spirito del Gruppo Giovani, un contesto dove ci si confronta con desiderio di fare con trasparenza e concretezza, nella consapevolezza che il saper costruire legami forti, fare squadra e alimentare il dialogo sono elementi che fanno la differenza e, per quella che è la mia esperienza, portano a risultati e consolidano relazioni. Per i prossimi passi professionali e in Associazione, confido di poter proseguire in questo percorso di crescita e di vicendevole scambio di esperienze, che ritengo fondamentale nel mio percorso di crescita.

La parte più interessante del mio lavoro in Deloitte è la forte dinamicità, che permette di vivere realtà completamente diverse in continua evoluzione. Parte integrante del nostro lavoro, oltre al core business della revisione dei bilanci, è la presenza sul territorio, la vicinanza agli imprenditori e il supporto dei loro needs. In tale contesto, l'esperienza vissuta nell'ambito del progetto Why Liguria (di cui sono coordinatrice) è stata entusiasmante: per perseguire l'obiettivo di sviluppare sinergie tra gli imprenditori ho avuto modo di incontrare e conoscere molti di loro e vivere da vicino le eccellenze del territorio.

Why Liguria nasce nel 2015 da una sentita esigenza, da parte di Deloitte, di raccontare il bello e il buono della Liguria attraverso il legame dei suoi imprenditori con il territorio e la forza del made in Italy: l'obiettivo è individuare e dare visibilità alle qualità imprenditoriali e produttive che lo caratterizzano. Dall'avvio del progetto Why Liguria sono state realizzate diverse iniziative e ricerche grazie alla fondamentale e attiva collaborazione della business community ligure. A dicembre 2021, il Progetto Why Liguria si è arricchito del Laboratorio PNRR, che vuole essere un ulteriore strumento a disposizione dell'imprenditoria ligure per cogliere concretamente le opportunità di sviluppo derivanti dall'avvio del PNRR.



Caterina Viziano

Sono nata a Genova, sono architetto, sono sposata e mamma di un bambino di due anni e mezzo. Ho studiato a Genova, al liceo Andrea Doria, e mi sono laureata in architettura con una tesi di sociologia urbana.

Dopo un'esperienza di studio e poi di lavoro all'estero, in Francia, prima a Grenoble e poi a Parigi, entro nell'azienda di famiglia nel 2011.

Negli anni dell'università ho avuto la grande fortuna di seguire da vicino il restauro di Palazzo Grimaldi della Meridiana; l'immobile è stato acquistato dal nostro Gruppo nel 2004 ed è uno dei palazzi dei Rolli, dichiarati Patrimonio UNESCO dal 2006. I lavori di restauro conservativo sono durati sei anni e dal 2010 è partita la nuova avventura culturale e di location per eventi e mostre; a oggi abbiamo inaugurato 28 mostre, l'ultima delle quali, "Barocco Segreto", è partita il 7 aprile e durerà fino al 10 luglio.

All'interno del Gruppo, quale consigliere di amministrazione delle varie società che ne fanno parte, mi occupo di marketing e comunicazione.

Sono una persona curiosa e credo alle novità che arrivano sul cammino.

Lo scorso 21 marzo la nostra azienda capofila, la Progetti e Costruzioni Spa, ha celebrato 60 anni di vita: per tutti noi è stata l'occasione per ripercorrere la nostra storia con orgoglio e con nuove sfide future.

L'azienda è stata fondata da mio nonno Attilio: mio grande mentore a cui devo la mia passione per la storia e che, insieme a mio papà Davide, mi hanno trasmesso i valori del fare impresa. Io e le mie sorelle siamo la terza generazione.

L'azienda per me è casa, famiglia, svago e vita. Credo fortemente nell'importanza del fare squadra; ogni singola persona è fondamentale nel processo aziendale.

Alla mia professione ho affiancato dal 2012 l'attività associativa nei Giovani di ANCE e Confindustria Genova.

Come giovane imprenditrice, credo che, mai come in questo periodo storico complicato, i valori e l'unione possono fare da traino di ottimismo. ●



di Carlo Casarico

Influencer marketing

La "nuova" comunicazione per raggiungere i target dell'azienda.

I fatti: da qualche anno gli investimenti pubblicitari globali sono maggiori sul digitale rispetto ai vecchi media (tv, stampa e radio).

Il trend è in costante crescita, e da qui non si torna più indietro. Il motivo è semplice e non è da ricondurre agli strascichi della pandemia: il marketing digitale è maggiormente performante, misurabile, verticale e confidenziale.

È proprio in questo contesto che si sono sviluppati molti filoni di comunicazione, ma quello che sta diventando maggiormente interessante per le aziende è legato al mondo degli influencer.

Diamo qualche numero: si stima che il ritorno di una campagna di influencer marketing strutturata correttamente sia in grado di fruttare circa quattro volte l'investimento fatto. Più del 60% dei consumatori si informa tramite creator, blogger o driver di acquisto prima di comprare un prodotto in un negozio, sia esso fisico o online.

C'è di più: ricerche e sondaggi hanno fatto emergere come 1 italiano su 3, nella fascia di età compresa tra i 18 e i 54 anni, decida di compiere un acquisto perché espressamente consigliato dall'influencer di riferimento.

Tale preferenza è dettata da diverse "necessità" che i content creator sanno intercettare: ricevere consigli di acquisto, ascoltare gli "esperti in materia" o trovare modelli di riferimento in cui identificarsi.

I settori che maggiormente sfruttano questo tipo di mar-

keting sono quello del beauty, del make-up, della tecnologia e del food; tuttavia è possibile applicarlo a moltissime attività B2C e, con le scelte giuste, B2B.

Ed è proprio l'individuazione dei testimonial adeguati e corretti per il nostro target a sancire il successo o il fallimento di una campagna.

In questo contesto è necessario specificare una distinzione fondamentale tra macro e micro influencer.

Uno degli errori più grandi che si possano commettere quando ci si avvicina a questo tipo di marketing è quello di pensare solo ai grossi driver di acquisto (Chiara Ferragni in testa).

Infatti i macro influencer sono molto simili ai "testimonial" della pubblicità tradizionale: parliamo quindi di personaggi pubblici con un grandissimo seguito (milioni di follower) ma un pubblico di riferimento estremamente variegato.

Questa tipologia di influencer è molto utile se l'obiettivo è il semplice e puro branding e notorietà del marchio, perde tuttavia di efficacia quando il nostro fine è una "conversione" ben definita da utente a cliente.

Impostazione totalmente diversa arriva dai micro influencer. Precisiamo che la distinzione non va fatta soltanto sui numeri, ma anche e soprattutto sulla verticalità delle tematiche trattate. Quali sono dunque le caratteristiche fondamentali di questi nuovi "modelli"?

Parlare a una nicchia di pubblico ben specifica e targettizz-



zata, ottenere un altissimo livello di affidabilità e avere un rapporto diretto con la propria community, composta da fan reali e già "autoprofilati".

Queste tre caratteristiche sono la vera forza dell'influencer marketing: è infatti molto più utile per un'azienda rivolgersi a un "ambasciatore" con follower già in target preciso con il business che si va a sviluppare piuttosto che "ingaggiare" testimonial con numeri molto elevati ma poco o nulla accomunati da un reale interesse comune.

L'individuazione del creator corretto è però solo il primo passo di un processo che può decretare il successo o il fallimento di una campagna.

Se da un lato è giusto voler controllare tutto ciò che viene pubblicato, dall'altro è opportuno concedere una certa dose di fiducia all'influencer in quanto miglior conoscitore dei gusti del proprio pubblico: solo il giusto mix tra controllo e creatività è in grado di restituire una campagna di successo. Inoltre è fondamentale conoscere le piattaforme su cui i creator si muovono e i relativi linguaggi.

Per l'influencer marketing sono principalmente 2: Instagram e TikTok. La prima offre un linguaggio più tradizionale e patinato, parzialmente artefatto e già ben conosciuto dagli utenti della piattaforma. La seconda sta crescendo con una velocità mai vista prima per una piattaforma social, è caratterizzata da video veloci e maggiormente spontanei, con un coinvolgimento del pubblico eccezionale.

Uno degli errori da evitare quando si parla dei succitati social è quello di pensare che si trattino di "giochi da ragazzi": nulla di più sbagliato!

Sono infatti sempre di più gli adulti che approdano su Instagram e TikTok, sia da utenti passivi che da utenti attivi.

Date tali premesse, una delle ulteriori e principali motivazioni per cui le aziende decidono di affidarsi sempre di più all'influencer marketing per farsi conoscere è l'altissima misurabilità delle campagne effettuate.

Infatti non soltanto è possibile conoscere precisamente il numero di contatti raggiunti, ma anche e soprattutto la quantità di interazioni e conversioni generate.

Tramite il matching degli strumenti del marketing digitale con quelli dell'influencer marketing possiamo anche sapere quanti acquisti effettuati derivano dal singolo influencer, potendo quindi effettuare nel tempo campagne sempre più precise e mirate con i testimonial giusti per noi.

Le aziende, dunque, si trovano a dover affrontare una nuova sfida: comprendere quali siano gli influencer più vicini al loro target di pubblico è soltanto il primo step, successivamente è necessario formulare e strutturare un rapporto incentrato su risposte credibili e sincere, dove i contenuti siano basati su reale fiducia, interesse e valore. ●

Carlo Casarico è Amministratore Delegato
GGallery e CFactor, agenzia di influencer marketing

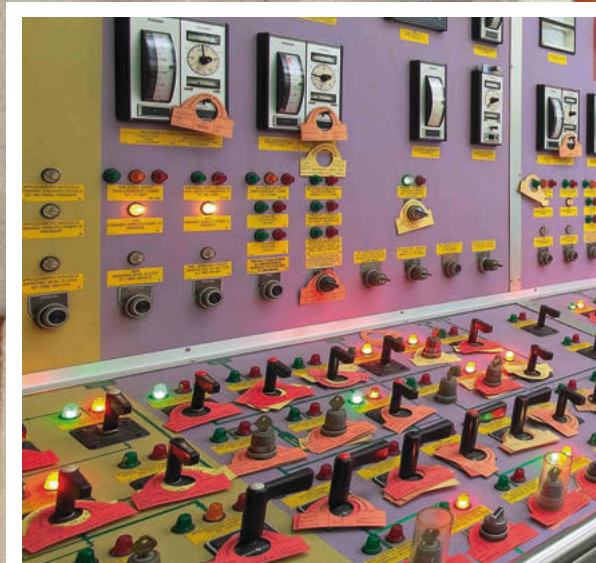


di Lorenzo Fiori e Davide Trabucco

Energia Nucleare

Tra passato e futuro.

*Si ringrazia per la collaborazione Roberto Adinolfi,
Presidente di Ansaldo Nucleare*



8-9 novembre 1987. L'Italia ha detto "no" all'utilizzo dell'energia atomica. C'è chi esulta per lo scampato pericolo; Chernobyl, in particolare, è un ricordo doloroso e troppo recente per poter rischiare. C'è chi invece attacca e accusa; è un'occasione sprecata, una preoccupazione immotivata considerando oltretutto la presenza di centrali nucleari a un passo dal confine italiano, in Francia e in Svizzera. Una questione chiusa? Oggi si è tornati a parlare di nucleare. L'Italia importa gran parte delle energie non rinnovabili; il nucleare potrebbe garantire una maggiore indipendenza energetica, come i vicini transalpini? Inoltre, considerando l'importanza della transizione ecologica e di un futuro che tende sempre di più verso energie pulite e rinnovabili, come conciliare le nuove aspirazioni del nucleare? È possibile parlare di un "nucleare green?"

Occorre innanzitutto partire dal presente. La guerra russo-ucraina sta esprimendo con drammaticità la necessità di un ripensamento della politica energetica nazionale. Le sanzioni inoculate al gigante russo, oltre a danneggiare Mosca, hanno un peso specifico per i paesi più esposti all'import delle materie prime e delle energie non rinnovabili dall'Est Europa. Indubbiamente l'Italia è uno dei paesi più "scoperti". Basti pensare che il Belpaese ha un fabbisogno energetico di circa 1800 TW/h (terawatt l'ora), di cui per l'80% sono energie primarie non rinnovabili. Quali sono queste energie? Per il 40% gas, per il 35% petrolio, per il 5% carbone. Fin qui tutto chiaro, ma da dove provengono queste risorse? Prendiamo di riferimento il gas che è fonte principale di produzione di energia per il nostro paese; la Russia fornisce il 41% del 40% totale di gas, provocando una dipendenza da Mosca del 16,4% del totale. Un'enormità. Senza entrare in merito alla guerra che si sta combattendo, ma quale soluzione si può intravedere a livello energetico, considerando le sanzioni che sono state comminate al Cremlino? L'Italia sta provando a intavolare trattative con alcuni paesi fornitori del prezioso combustibile, in primis l'Algeria. Inoltre, si sta parlando di una massiccia transizione verso le energie rinnovabili, tra cui eolico e solare-fotovoltaico. Il nucleare dove si colloca in mezzo al dibattito sull'energia? È possibile, oltretutto, rinunciare alle energie non rinnovabili e convertire totalmente l'approvvigionamento energetico in così poco tempo?

Ovviamente non è possibile parlare di transizione ecologica dall'oggi al domani. Occorre tempo e alla luce dell'emer-



Centrale nucleare di Caorso, anni '80

genza odierna, la cui fine non è pronosticabile, è troppo tardi per rimediare ad errori che si sarebbero potuti evitare qualche decennio fa. Tra questi errori rientra il nucleare.

I polemisti potrebbero intervenire ed esclamare: «Ma come si può associare il nucleare all'ambiente, con gli effetti nocivi della radioattività e il difficoltoso smaltimento delle scorie? Come si può parlare di tutela del pianeta quando si aumentano i rischi di effetti dannosi in casa propria?».

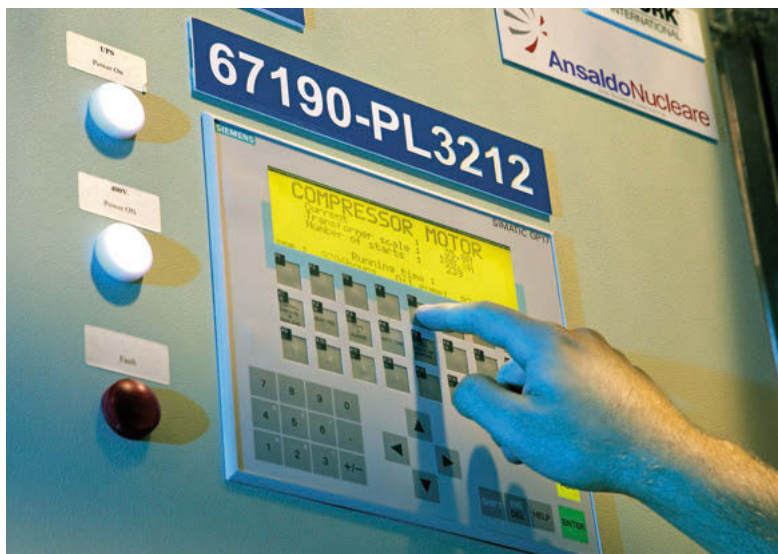
Oggi il nucleare ha non solo aumentato il suo grado di sicurezza e la sua efficacia a livello produttivo, ma può offrire anche un deciso contributo alla sostenibilità complessiva della produzione di energia. Nel dibattito a difesa dell'ambiente e del pianeta si parla dell'impatto negativo della CO₂, derivante dal consumo delle energie non rinnovabili; come si colloca il nucleare? Il carbone genera 820 g di CO₂/KWh, il gas naturale 490 g, il solare-fotovoltaico 48 g e il nucleare con l'eolico appena 12 g.

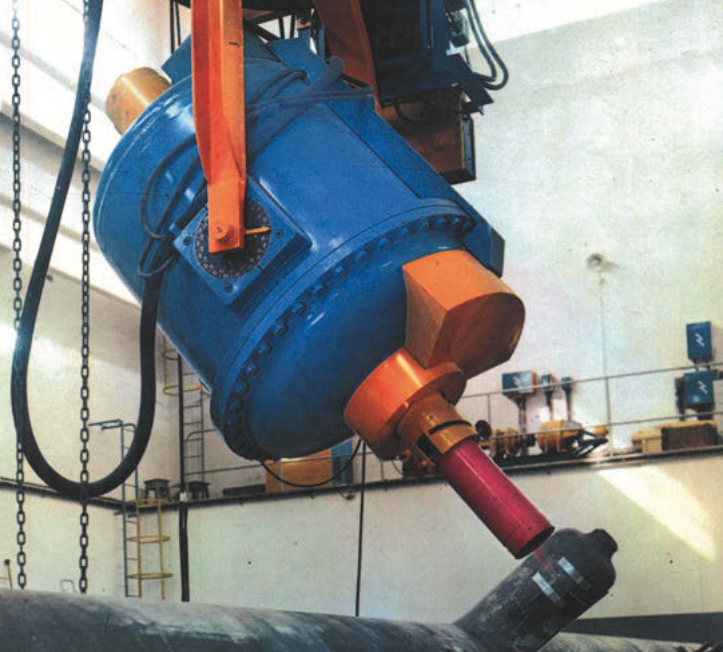
L'energia nucleare quindi dimostrerebbe di essere, malgrado l'ostilità di una parte della società e del mondo intellettuale, una delle risorse più sostenibili. E per quanto riguarda le scorie? C'è un dato interessante riguardo la produzione di rifiuti nucleari nell'UE, stimata in circa 40000 m³ radioattivi/anno. Quelli a breve durata, cioè con basso livello di radiazione, costituiscono l'80%. Le scorie a lunga durata rappresentano quindi una quantità limitata, destinata a diminuire ulteriormente in futuro grazie ai reattori di nuova generazione. In cosa consistono? Oggi buona parte degli impianti in UE sono di 2°-3° generazione; producono metà dell'energia elettrica europea carbon-free e si basano sul raffreddamento ad acqua. Un reattore ad acqua sfrutta solo

Centrale nucleare di Cernavoda, anni '80



Pannello automazione - anni '90





Ansaldo Meccanico Nucleare - Acceleratore elettronico Maxitron



Centrale elettronucleare di Cernavoda (Romania), 2009



NIRA - Centrale elettronucleare Superphenix di Creys-Malville (Francia), 1985

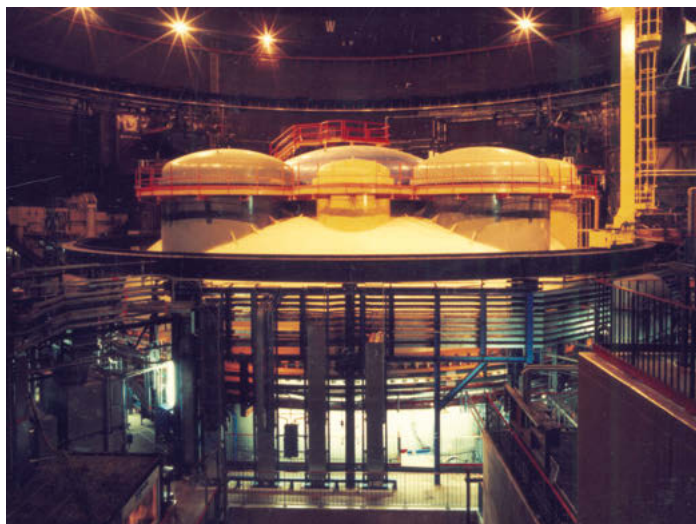
qualche percento del materiale fissile impiegato, mentre nei nuovi si genera più di quanto si brucia. Tramite irraggiamento di neutroni si possono trasformare i rifiuti a lunga vita (decine di migliaia di anni) in nuclei che decadono in max centinaia di anni, riducendo del 90% i rifiuti difficili da smaltire. Grazie ai nuovi impianti si potrà produrre, oltre all'energia elettrica (la Francia ad esempio produce il 70% della sua energia elettrica grazie alle centrali nucleari), calore industriale e idrogeno. Ma non è tutto. Le reazioni attuali sono di fissione; un nucleo di uranio o plutonio si spacca in frammenti ad alta radioattività. Per il futuro si sta incrementando la ricerca sulla fusione nucleare, con vantaggi molto interessanti. Non ci saranno limiti di disponibilità di materie prime e ciò darà un'altissima affidabilità energetica, senza contare che il prodotto finale della fusione rispetto alla fissione è l'elio. Si potranno così ridurre drasticamente le scorie.

L'energia nucleare può essere quindi l'energia del futuro al pari delle rinnovabili? Urge una riflessione, considerando che l'Italia importa una consistente quantità di energia elettrica, e nei paesi europei a noi attigui si sta seriamente programmando la realizzazione di nuovi impianti.

Fondazione Ansaldo può fornire, tramite i suoi archivi e la sua biblioteca, una serie di spunti e approfondimenti sullo spinoso tema del nucleare. In particolare la Fondazione conserva il Fondo Barabaschi, con la documentazione appartenente a Sergio Barabaschi, presidente di Ansaldo Ricerche, laureato in fisica, esperto di elettronica e di tecnologie nucleari, membro di prestigiose istituzioni internazionali. Barabaschi è autore di numerose pubblicazioni scientifiche sull'analisi dei sistemi, i controlli automatici e impianti per l'energia, ha svolto attività di ricerca sui calcolatori elettronici, i sistemi di teleoperazione e le tecnologie nucleari. Nella documentazione conservata, vi si ritrovano in buona parte studi sul nucleare, con materiale che riguarda, ad esempio, l'Ansaldo, il CNEN (Comitato Nazionale per l'Energia Nucleare) e il progetto Ignitor, progetto italiano per la realizzazione di un reattore nucleare a fusione.

Documentarsi è possibile. Anche se gli argomenti scientifici sul nucleare sono in parte complessi, il futuro dell'energia in Italia è una questione che ci riguarda tutti. Attenuare le dipendenze dall'import, ragionare su risorse sostenibili, realizzabili in autonomia, è il primo passo per una vera indipendenza energetica. Non parliamo di argomenti superflui o di secondaria importanza. La guerra russo-ucraina deve accelerare il dibattito sull'energia, un dibattito che dopo tanti anni di non decisioni o di decisioni miopi, possa permettere di guardare lontano. ●

NIRA - Il duomo della Centrale elettronucleare Superphenix Creys Malville (Francia) - 1985





FIDUCIA AL LAVORO



www.umana.it

Lavoro Temporaneo • Staff Leasing • Intermediazione • Ricerca e Selezione
Formazione • Outplacement • Politiche Attive del Lavoro

UMANA Sp.A. - Aut. Min. Lav. Prot. n. 1181 - SG del 13/12/2004
Sede Legale e Direzione Generale: Via Colombara, 113 - 30176 - Marghera - VENEZIA
Tel. 041.2587311 - Fax 041.2587411 - info@umana.it



di Sara Di Paolo

Dicono di noi

Un viaggio nel "buzz" che parla di Genova e della sua economia, attraverso il monitoraggio dei big data della comunicazione globale.

Si parla di più del Porto di Genova in Italia o di quello di Marsiglia in Francia? Milano batte Genova e Torino in termini di impatto comunicativo oppure no? E noi su quali temi usciamo di più e, di conseguenza, siamo più riconoscibili? L'industria ha la meglio su turismo e porto? E come vengono percepiti dalla comunità d'affari o da altri potenziali pubblici in Italia e all'estero i nostri trend potenziali? Grazie a una veloce ma mirata ricerca "one shot" utilizzando il sistema Monitoring Emotion, abbiamo verificato su quali tematiche la nostra città e i suoi comparti produttivi emergono maggiormente, in relazione tra loro e a confronto con altre città. Monitoring Emotion è una piattaforma di analisi semantica che funziona non per "parole chiave" ma per "aggregati di significato" ed è in grado di monitorare tutta la comunicazione online (web e social) e offline (press, radio e TV) che viene emessa nel mondo individuando gli argomenti di interesse di volta in volta selezionati: dai temi di carattere economico e sociale, ai marchi com-

merciali o ai corporate aziendali. Iniziamo il nostro viaggio in Francia, esattamente dal Porto di Marsiglia, sul quale abbiamo rilevato una quantità di comunicazione generata negli ultimi 30 giorni, in lingua francese, pari a 1.700 clip (articoli di giornale, post, blog, news on line, citazioni in trasmissioni radio o TV, tweet). Nello stesso periodo il Porto di Genova, in lingua italiana, ne ha generati 1.300, ma andando a un approfondimento qualitativo in termini di "engagement" (ovvero l'impatto della comunicazione valutato sulla base del coinvolgimento generato) il Porto di Genova primeggia in modo preponderante su quello di Marsiglia. I tre argomenti principali che hanno coinvolto il nostro Porto generando una forte comunicazione di ritorno hanno riguardato direttamente il conflitto russo-ucraino e a seguire - sempre correlato al tema della guerra in corso - lo sciopero contro la guerra e le navi che trasportavano armi. Il terzo argomento di punta del mese è stato il dibattito sull'energia, ovvero la bocciatura da parte della soprin-



tendenza della proposta di installazione di pale eoliche sulla nuova diga foranea della città.

La citazione di Genova nel discorso del Presidente dell'Ucraina Zelensky ha causato il maggior impatto mediatico recente a favore della nostra città che, complessivamente - negli ultimi 30 giorni - ha generato intorno a sé circa 97.200 contenuti, ponendosi così al terzo posto dopo Milano (441.000 citazioni in un mese) e Torino (213mila) che tuttavia nella loro viralità esprimono contenuti assai meno "pesanti" in termini di immagine urbana: Milano deve la notorietà mediatica del mese alla malattia che ha colpito Fedez, Torino alle vicende calcistiche della Juve e del Toro. Per quantità restiamo terzi rispetto a Milano e Torino anche su altri confronti tematici, ma la cosa più interessante sono gli argomenti che coinvolgono maggiormente la nostra città e ne definiscono di conseguenza il posizionamento nell'immaginario nazionale e internazionale. Genova, in quest'ultimo mese, spicca sui temi legati a sostenibilità e sviluppo

sostenibile. Dalla ricostruzione del Ponte in poi, negli articoli e nella comunicazione web che la riguarda, si nota una accelerazione di questa percezione dovuta ai progetti di ristrutturazione urbana e di mobilità e ai comportamenti virtuosi di grandi imprese genovesi che emergono nel buzz come ad esempio, in quest'ultimo mese, ERG segnalata tra le 101 aziende italiane dedicate allo sviluppo sostenibile individuate da "GreenHeroes" (iniziativa ideata da Alessandro Gassmann e Annalisa Corrado e lanciata con il supporto scientifico di Kyoto Club). Sullo stesso piano Torino conferma la sua tradizione industriale. In queste ultime settimane, la città emerge grazie al gruppo Stellantis per la decisione riguardante la transizione energetica dei siti industriali italiani. Milano invece si posiziona meglio sul tema delle startup sostenibili (ad esempio, quella che ha ideato pannelli solari prêt-à-porter) oltre che sull'intervento del Ministro Garavaglia alla Bit di Milano, la Borsa Internazionale del Turismo, dove è stata sottolineata la strategicità per l'Italia di un turismo unico e di qualità e dunque sostenibile.

Anche sui temi dell'innovazione, dell'high-tech e dello sviluppo tecnologico, le tre città affermano una loro specifica identità (sempre andando a mettere il naso nei contenuti pubblicati su web e social tra marzo e aprile). Milano si posiziona sulla ricerca medica con un farmaco che previene infarto e ictus; Torino si distingue per un intervento di riqualificazione urbana a colpi di street art e realtà aumentata, mentre Genova - grazie all'IIIT - si contraddistingue sulla ricerca dell'RNA per la cura dei tumori (Central RNA Laboratory di Genova).

Rimanendo a casa nostra e andando un pochino in approfondimento dei tre asset principali dello sviluppo economico ligure - industria (high-tech incluso), turismo e porto - nella comunicazione la "Genova Industriale" prevale (41,1% dei contenuti), segue la "Genova turistica e culturale" (34,9% dei contenuti) e al terzo posto dell'impatto comunicativo "la Genova portuale" (24%). Quest'ultima, tuttavia, se guardiamo specificatamente all'engagement generato da articoli, news e messaggi, si posiziona al primo posto grazie alla nautica, in questo mese oggetto dell'attenzione durante la partecipazione ligure all'Expo di Dubai, oltre ad altre iniziative del comparto.

Il nostro viaggio dentro il buzz (in gergo il "mormorio delle api") che parla di Genova, della sua economia e di alcuni protagonisti termina qui. Abbiamo apparentemente "giocato" con alcuni numeri della comunicazione che riguardano la nostra città, ma nemmeno tanto, almeno per chi ragiona di prospettive in un mondo sempre più competitivo in cui, paradossalmente, bisogna fare strategia di lungo periodo e allo stesso tempo fronteggiare quotidiani inimmaginabili imprevisti.

La capacità di filtrare i contenuti giusti, di condurre indagini selettive e comparative su tematiche, marchi, imprese, persone, aree geografiche di interesse aziendale o territoriale, rappresenta per le aziende da un lato la possibilità di disporre di visioni realistiche, e dall'altro di dotarsi di una capacità reattiva immediata per cogliere opportunità o per fronteggiare situazioni critiche o semplicemente per cogliere "il battito d'ali di una farfalla". ●

Sara Di Paolo è presidente di Words



di Gabriella Airdali

Genova e il Mar Nero

Una storia di commerci, cultura e tolleranza.

“Il mondo è un libro. Chi non viaggia ne conosce solo una pagina” scrive Sant’Agostino. Molti secoli più tardi, collocando Costantinopoli “ne lo stremo d’Europa” (Paradiso, VI, 5), Dante Alighieri limita i confini dell’Europa all’impianto tradizionale di una cultura che disprezza l’ormai avvenuta affermazione del denaro, del mercato e degli “orizzonti aperti” che ne sono premessa e conseguenza. Dante vive tra il 1265 e il 1321 e all’epoca sua la vivacità dei rapporti internazionali promossa dagli Italiani ha già avviato un processo di globalizzazione destinato a rivelarsi irreversibile, come dimostrano i Genovesi che, grazie a scelte di sistema che li hanno condotti dalle coste dell’Atlantico alla Cina, sono i più vivaci protagonisti dell’espansione europea. Mediatore dei loro successi è il Mediterraneo dove, tra Due e Trecento, si assiste a una spinta espansionistica che porta l’azione e il nome dell’Europa ben oltre Costantinopoli, proponendo confini e spazi nuovi che, per intensità e durata dell’incontro, sono destinati a portare con sé il nome di Genova.

Nel 1261 l’alleanza con la dinastia bizantina, tornata a Costantinopoli grazie al loro impegno e siglata dal trattato di Ninfeo, consente ai Genovesi di soppiantare i tradizionali concorrenti Veneziani e, tra i vari privilegi ottenuti, di controllare l’area del Mar Nero per oltre due secoli.

Questo mare convoglia su di sé un mondo economico e culturale di vastissima portata, sia per i suoi legami con l’interno sia perché è il punto di partenza degli itinerari noti come “Via della seta” che, proprio nei secoli citati, godono della grande apertura dell’Impero mongolo nei confronti dei mercanti occidentali. Dal Mar Nero si arriva al cuore d’Europa (dove Leopoli è il centro dell’economia lituano-

polacca), a Kopa alle foci del Khuban, e a Tana presso le foci del Don: di lì all’interno della Russia e alle foci del Volga nel Mar Caspio.

Partendo dalla sponda occidentale del Mar Nero, sulla sua costa settentrionale Genovesi e Liguri sono a Mesembria, Vicina, Chilia, Licostomo, Moncastro, Illice e in Crimea a Kherson, Cembalo, Lusta, Soldaia, Caffa, Ialta, Gurzuf, Vosporo, Kopa, Matrega, per arrivare a Tana. Ottengono, così, schiavi, caviale e schienali di storione, pelli, allume, spezie, sete, cotone, pellicce, miele e soprattutto quel grano da poter distribuire in Europa nelle fasi di carestia. Altre basi commerciali genovesi - Amastri, Samsun, Sinope, Trebisonda - sono attive sulla sponda meridionale. La triangolazione con gli altri due punti di forza più prossimi - e cioè Pera, a Costantinopoli e a Chio - deve funzionare perfettamente per consentire lo sviluppo di un intenso traffico tra Oriente e Occidente: cioè tra il Mar Nero e le Fiandre, mentre all’interno di questo “lago genovese” deve funzionare un traffico altrettanto intenso. La vasta mole di documenti raccolti nell’Archivio di Stato di Genova e le molte testimonianze archeologiche, epigrafiche e monumentali che si incontrano in quegli spazi raccontano tutto questo mondo in espansione.

Si profila, dunque, per i Genovesi un impegno di amplissima portata, dato che occorre progettare un sistema istituzionale in cui - come avviene nella madrepatria - pubblico e privato possano identificarsi. È in questo momento che la Crimea diventa la punta di diamante di un corollario di presenze estese fino al Mar d’Azov. Il vertice di tutto il sistema è Caffa (Feodosija), “lanuensis civitas in extremo Europae” che agli occhi di chi arriva appare veramente un’altra



Fortezza genovese a Sudak, Crimea

Genova con un "castrum", una "civitas", un "burgus" e un ampio porto. E qui, nella lunga durata della loro presenza, i Genovesi esportano il loro sistema di vita, un modello "aperto", dove convivono Greci, Armeni, Siriacci, Ebrei e, in qualche misura, Saraceni e Tartari, che mescolano il loro diritto e le loro religioni, godendo piena libertà di culto. A Caffa sta anche il "titanus Chanlucorum" - il "tudun" del Khan - a tutela degli interessi tartari, ma ciò non impedisce che ci siano frequenti scontri con i Tartari di Solgat e che la città sia più volte saccheggiate e distrutte. Abitata da molte migliaia di persone, almeno la metà di esse provengono da varie parti della Liguria. Gli Armeni sono un terzo, i Greci un quinto, i Tataro-islamici il 4,5%, spesso coinvolti a vario titolo nell'amministrazione.

A Genova, intanto, nascono un "Officium Gazarie", una serie di statuti per le varie località e un "Liber Gazarie", che raccoglie una serie di norme relative alla navigazione genovese dal Mar Nero alle Fiandre. La "capitale" della Crimea ha suoi statuti, un Console coadiuvato da un Consiglio, due Massari, giudici, notai, uffici delle Finanze, dei Lavori Pubblici, del Commercio, degli Approvvigionamenti, forze militari e di sorveglianza. Come a Genova, tutti i documenti sono scritti in latino e si parla una sorta di lingua franca. Il porto è molto ampio e sempre pieno di navi, e qui come negli altri insediamenti ferisce un'intensa attività cantieristica. A Caffa ci sono il Palazzo Consolare, la Loggia del Comune, la Zecca, chiese e conventi cattolici, armeni, ortodossi, una moschea e un nugolo di case, fondaci e botteghe artigiane. In Crimea si usa l'"aspro", una moneta coniata a imitazione di quella tartara. Sul recto della moneta l'aspro raffigura il "castello" delle monete genovesi, sul verso il "tamga",

segno di comando tartaro; poi si troveranno varianti. Nel 1453, quando Costantinopoli è conquistata dai Turchi, il Comune di Genova passa l'amministrazione degli insediamenti del Mar Nero al Banco di San Giorgio.

Per i Genovesi e per i Liguri la Crimea è un ambiente familiare. Su 400 chilometri di una costa che somiglia molto a quella ligure, l'urbanistica e i sistemi di vita corrispondono in tutto e per tutto a quelli della madrepatria. Gli insediamenti privilegiano baie controllabili dall'alto in linea con i parametri ambientali e urbanistici modellati sull'andamento naturale. Si distinguono case, chiese, fondaci; le porte, le mura e le torri ricordano quelle liguri. La Torre di San Costantino ricorda la Torre Costa di Albenga, quella della Guarda di Savona o del Castello di Lerici, mentre le torri della Cittadella richiamano la torre del Castello di Andora, l'altra di Castel d'Appio di Ventimiglia o quelle del Castello di Millesimo e della Porta Canarda di Ventimiglia. L'impronta genovese e ligure si ritrova anche nella struttura fortificata di Soldaia (Sudak), simile a Portovenere, e la sua Porta di Sant'Elia rinvia alla Porta Soprana di Genova. Cembalo (Balaklava) richiama Noli.

I rapporti non si interrompono con la conquista di Caffa da parte turca avvenuta nel 1475. Nell'Ottocento a Genova ferisce il mercato del grano e proprio a Taganrog Giuseppe Garibaldi, nella sua vita di marinaio, scopre di volersi impegnare in politica. Partono da Genova le navi del Regno di Sardegna che prendono parte alla Guerra di Crimea: una scelta di Cavour destinata a favorire la nascita del Regno d'Italia. Non è stato un fatto casuale che, al momento di parlare agli Italiani, Volodymyr Zelensky abbia voluto ricordare Genova. ●



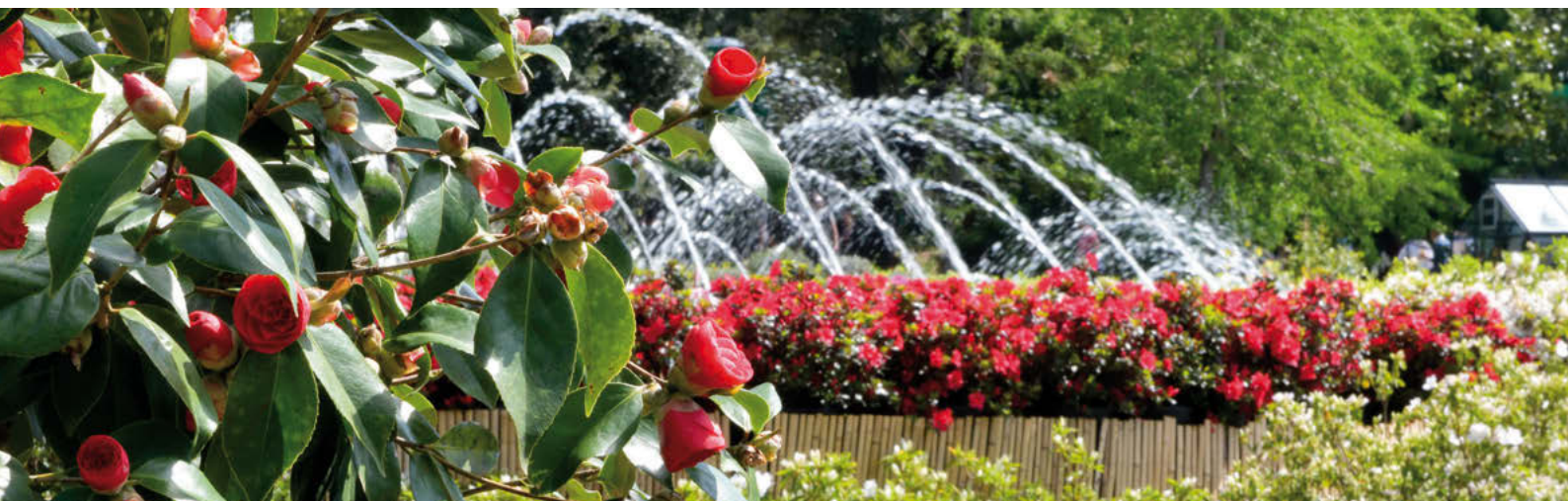
LA
CITTÀ

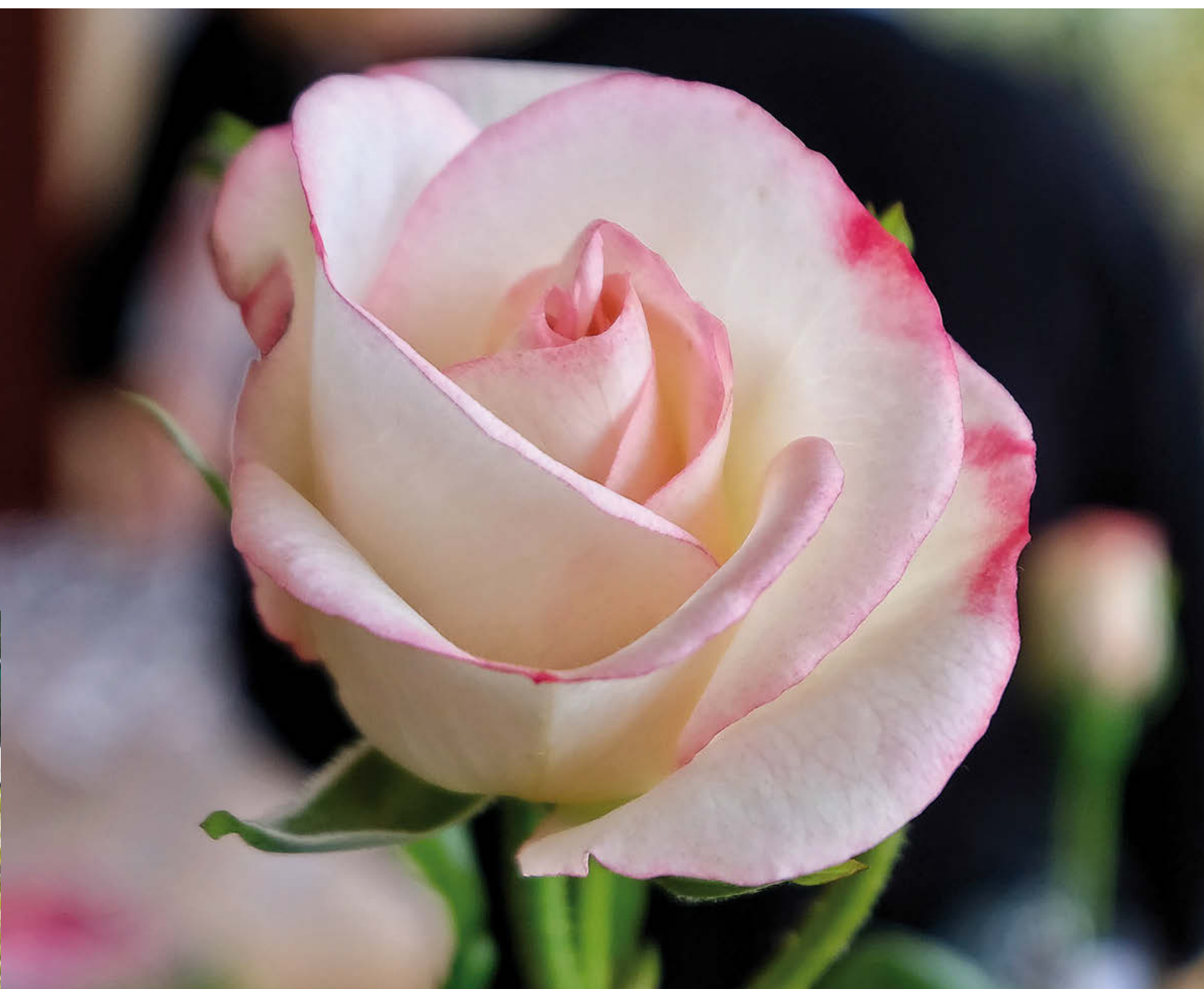


Euroflora 2022

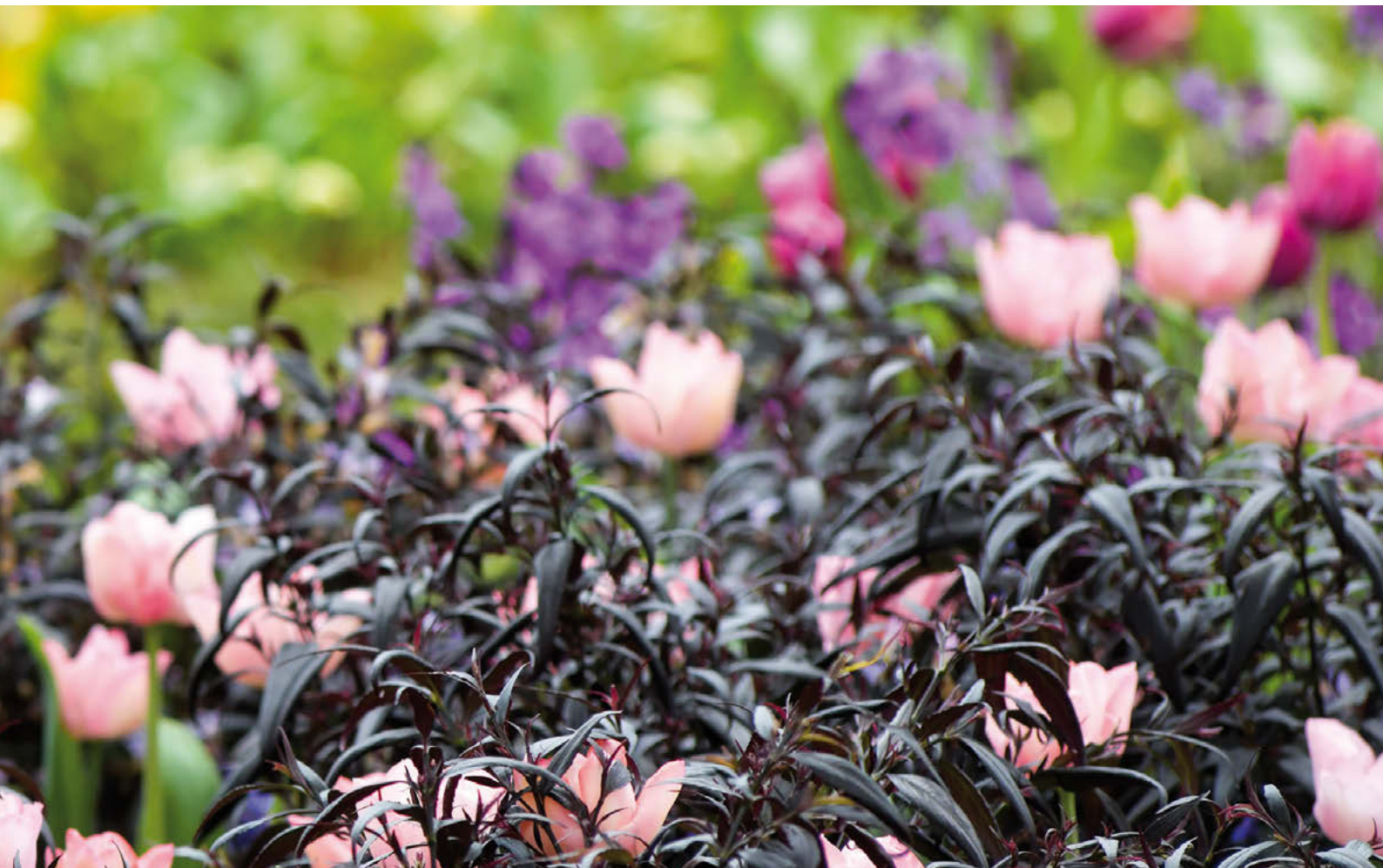
La parola ai fiori

Dal 22 aprile all'8 maggio, i Parchi e i Musei di Nervi hanno ospitato la XII edizione di Euroflora, la mostra internazionale del fiore e delle piante ornamentali, organizzata da Porto Antico di Genova Spa. Sugli otto ettari della superficie dei Parchi, sono stati realizzati oltre 90 giardini, il più grande di circa 3.500 metri quadrati, a cura dei floricoltori della collettiva della Regione Liguria. Tra le novità e le rarità in esposizione, la "Rosa di Genova", nata dalla collaborazione tra il Garden Club di Genova e Nirp International. Le immagini di queste pagine sono solo un piccolissimo assaggio della bellezza di cui hanno potuto godere le migliaia di visitatori che hanno passeggiato lungo i viali dei Parchi, in una cornice unica, a picco sul mare.●









LA CITTÀ

Welcome Harley Davidson!

Gli appassionati del mitico "transatlantico della strada" a due ruote si ritrovano a Genova nell'ultimo week-end di giugno per il raduno-evento Ti Assicuriamolatuapassione Run.



ASSICURIAMO
LA TUA
PASSIONE

HARLEY-DAVIDSON
PROTECTION*

presentano



"Carneade! Chi era costui?" è la domanda che, nell'ottavo capitolo dei Promessi Sposi, don Abbondio si fa ("ruminava tra sé", scrive il Manzoni) a proposito del filosofo greco Carneade, la citazione del quale è contenuta nel libro che sta leggendo. Trasportata dal '600 brianzolo all'oggi genovese, anzi all'imminente domani del 24-26 giugno prossimi, una domanda analoga potranno farsela i tanti fra di noi che avranno sentito parlare forse per la prima volta degli HOG: "Gli HOG! Chi sono costoro?"

Già. Chi sono gli HOG? Degli amateur di una leggenda, si direbbe. All'acronimo HOG (Harley-Davidson Group) corrisponde l'associazione di proprietari di motociclette Harley-Davidson, cioè a dire la più grande associazione di moto monomarca al mondo. Gli appassionati del mitico "transatlantico della strada" a due ruote, che fu concepito e prodotto a partire dall'inizio del secolo scorso da William Harley e Arthur Davidson, nell'ultimo week-end di giugno saranno i protagonisti della prima edizione genovese di un'iniziativa che ha un titolo lunghissimo e curioso: Ti Assicuriamolatuapassione Run. Si tratta di un raduno-evento dedicato ai cosiddetti "chapter" (le emanazioni locali della HOG) e ai singoli harleyvisti che avrà luogo nella cornice di un'area Village allestita, per l'oc-

AREA VILLAGE HARLEY-DAVIDSON CON TOTEM DJ // PARCHEGGIO RISERVATO // RALLY PACK CON MAGLIETTA E PATCH // RUN GUIDATA PANORAMICO // PARATA IN CITTÀ // CONCERTO SHARY BAND // ALBERGHI CONVENZIONATI E SCONTI ATTRAZIONI TURISTICHE

SCOPRI DI PIÙ E ISCRIVITI SU
www.tiassicuriamolatuapassione.it

casione, nei pressi del Porto Antico, e che ha tutte le carte in regola per attestarsi fin da subito come un'intrigante new entry nel palinsesto estivo delle iniziative di Genova città del turismo "culturale". Ciò, per tante buone e anche benemerite ragioni, che travalicano segno e ritorni dell'occasione in termini di indotto da ricezione turistica in senso stretto, e riguardano anche i territori diversamente interessanti dell'estetica, dell'antropologia e della solidarietà. Riassumendo, un ventaglio di temi e qualità messi in questione dal Run - alcuni ovvi ed evidenti, quali la bellezza assolutamente non opinabile della Harley-Davidson - basterà qui soffermarsi su un paio di cose. La prima è una constatazione di carattere sociologico, che dovrà essere verificata di persona, con HOG a portata d'occhi e d'orecchie, per così dire: il proprietario-tipo della HD italiana non è il cattivo teppista di strada dei film hollywoodiani, ma un uomo affascinato da un'idea di libertà "alla Easy Rider" che va ben oltre il semplice concetto di guidare un mezzo su due ruote. La seconda è un fatto, cui corrisponde un'opera di bene, che a sua volta rivela a un tempo orgoglio identitario e sensibilità solidale; il nuovo evento, nato su impulso di Assicuriamolatuapassione Harley-Davidson Protection di Claudio Tignani, sostiene, infatti, Route 21Chromosome on The Road, un progetto che offre ai ragazzi affetti da sindrome di Down l'opportunità di vivere un'autentica avventura, girando l'Italia a bordo di Harley-Davidson con sidecar, promuovendo socialità e inclusione.

Il programma completo della tre-giorni tratteggia i contorni di un fine settimana all'insegna del mondo Harley-Davidson, che avrà il suo Polo Nord nell'area prospiciente il Museo del Mare. Venerdì 24 agli harleysti convenuti a Genova verrà messo a disposizione un cosiddetto "rally pack": con patch e maglietta dedicate, un voucher per usufruire di servizi selezionati e dei buoni sconto per alcune delle principali attrazioni turistiche cittadine. Il "clou" dell'iniziativa è previsto poi sabato 25: per tutta la giornata il Village moto-ispirato ospiterà stand a tema e bancarelle di street food con prodotti delle eccellenze liguri. Il pomeriggio sarà dedicato invece a un giro panoramico guidato sui monti fuori città, mentre la sera, a riscaldare (ulteriormente) l'ambiente, è previsto il concerto della Shary Band, richiestissima show & cover band tutta italiana, che è una vecchia, felice conoscenza dell'universo spettacolare targato Harley-Davidson. Domenica 25, infine, sarà la volta dell'esposizione pubblica dell'oggetto di tanta passione, Sua Maestà la Harley-Davidson, che sfilerà, HOG in sella, in forma di colorata, rombante parata lungo le vie cittadine. Un'occasione unica, anche per i genovesi più distratti, per avvicinarsi a un simbolo della cultura on the road che ha dato forma, qui in Italia, a una comunità dai tratti sfuggenti - il biker italiano non è né un anarchico né un "duro", ma un uomo tranquillo che ama condividere una passione fatta in gran parte di piacere dell'appartenenza - e che pure rappresenta un bizzarro fenomeno "social" che non sembra soffrire, nemmeno in tempi bui come questi, di alcuna crisi vocazionale. ●

info: <https://tiassicuriamolatuapassionerun.it>



**Onda Vision,
il Software Gestionale
per le piccole
e medie aziende,
anche il cloud.**

onda
VISION

**Contabilità e
Amministrazione,
Vendite e Acquisti,
Magazzino e Logistica,
Produzione e
Controllo di Gestione:**

**Onda Vision
può aiutarti a gestire
le funzioni vitali
della tua azienda
in modo efficiente
e preciso, mettendo
a disposizione tutte
le informazioni
che ti servono,
quando ti servono,
ovunque tu sia.**



grafica: www.marcoisomma.it

Richiedi la **Demo**,
scrivi a info@edisoftware.it
oppure chiama **010.648601**



EdiSoftware
soluzioni gestionali

Via Giacomo Pedemonte, 3 • 16149 Genova
www.edisoftware.it • info@edisoftware.it

FESTIVAL DELLO
SPAZIO

BUSALLA

Proposte interplanetarie

L'edizione 2022 del Festival dello Spazio di Busalla presentata dal suo ideatore, l'astronauta Franco Malerba.



Franco Malerba

Il Festival dello Spazio torna a Villa Borzino a Busalla per la sesta edizione dal 30 giugno al 3 luglio 2022. Il 2022 potrebbe essere un anno straordinario per lo spazio per tanti segnali positivi: la collocazione in orbita del nuovo telescopio spaziale Webb; il prossimo primo lancio del programma Artemis per il ritorno dell'uomo alla Luna; i primi concreti progetti di attività commerciali in orbita di Axiom e di Blue Origin; sul lato dell'Unione Europea, l'avvio di nuovi ambiziosi progetti di costellazioni di satelliti per una grande varietà di applicazioni - dalle telecomunicazioni ai trasporti, al monitoraggio del territorio, all'agricoltura. L'entusiasmo è mitigato dalla sensazione che sembra finita l'armonia della collaborazione planetaria impersonata plasticamente dalle attività della Stazione Spaziale Internazionale, che era stata concepita nei primi anni '90, dopo la caduta del muro di Berlino, proprio come un "santuario" del dialogo tra le superpotenze non più antagoniste della guerra fredda. Ora la Stazione Spaziale continua a vivere e funzionare, ma altri progetti soffrono, primo fra tutti Exomars 2022, il rover marziano che il Festival dello Spazio 2021 ci aveva fatto vedere e conoscere dagli stabilimenti di Torino. Il suo lancio è ritardato a data da destinarsi, perché è venuta meno la partecipazione dell'Agenzia spaziale

russa, che aveva la responsabilità, fra l'altro, dei sistemi di atterraggio.

Il progetto del Festival dello Spazio 2022 ha preso l'avvio mesi fa e si incardina su un'architettura consolidata: la rassegna di libri spaziali "Spacebook", i cantieri della Space Economy, il concorso a premi per un elaborato spaziale interdisciplinare dedicato a giovani studiosi, un tema scientifico spaziale modulato nelle sue diverse sfaccettature da illustri relatori ospiti da ogni parte d'Italia e non solo. Vediamoli in rapida rassegna, con la guida e il commento di Franco Malerba, regista del Festival.

È tradizione, ormai, che il programma del Festival ospiti una sessione importante incentrata sulla New Space Economy. Sarà così anche quest'anno?

La Space Economy è la combinazione di tecnologie spaziali e digitali che si trova al centro delle spese governative. Quest'anno c'è una valanga di opportunità perché il budget dell'ASI per i progetti nazionali è stato più che raddoppiato dal PNRR. La sessione del Festival a essa dedicata vedrà la partecipazione - accanto a Guido Conforti, direttore di Confindustria Genova - di Fiammetta Diani, direttrice del marketing dei servizi Galileo e Copernicus, e di Mario Cosmo,

direttore scienza e ricerca dell'ASI, per presentare lo scenario degli investimenti programmati. Ci sarà anche il SIIT (Sistemi Integrati Intelligenti) con il presidente Remo Pertica, e una rappresentanza di imprese liguri, tra cui Leonardo e RINA. Il palinsesto, attualmente in via definizione, comprende inoltre una rassegna di alcune startup spaziali italiane. Tra gli uditori è prevista la presenza di ben tre gestori di fondi di investimento dedicati allo spazio - Primospace, 360 CapitalPartners e TLI. Poiché il PNRR impone tempi rapidi di esecuzione, i bandi ASI per i nuovi progetti si susseguono a un ritmo velocissimo, per cui l'ASI ha perfino chiesto aiuto all'ESA, trasferendole la gestione di alcuni bandi relativi al settore dell'osservazione della terra e dell'accesso allo spazio, per un importo complessivo di circa 1,3 miliardi di euro. Questo consentirà di seguire le commesse industriali che ne nasceranno con le pratiche di rendicontazione europee, meno esageratamente burocratiche delle nostre.

Qual è il tema scientifico affrontato dal Festival 2022?

Il "cibo per i viaggi extraterrestri" è il filo conduttore del programma della seconda giornata, sabato 2 luglio. Nella prospettiva del ritorno alla Luna per stabilirvi basi permanenti questo è un tema di grande attualità. A Busalla, esperti di diverse discipline affronteranno da vari angoli visuali la sfida alimentare e medica della sopravvivenza in ambiente chiuso e isolato, lontano dalla Terra. Sulla Luna si attenua il problema dell'assenza di peso - non si galleggia come nella stazione spaziale - ma sorge il problema della protezione dalle radiazioni fuori dello schermo del campo magnetico terrestre. Nell'habitat lunare è necessario ricostruire il sistema biorigenerativo proprio della terra, dove il regno vegetale fornisce ossigeno e nutrimento (legumi, ortaggi) al regno animale che, a sua volta, restituisce CO₂ e nutrienti (rifiuti che diventano fertilizzanti) al regno vegetale. L'anno scorso in esposizione al Festival c'era il prototipo di una serra pensata proprio per l'ambiente spaziale: quell'idea è diventata il progetto della startup Space V, recentemente costituita, di cui mio figlio Michele Angelo è l'amministratore. L'esperienza della Stazione Spaziale ha insegnato che lo stress cui sono sottoposti gli astronauti produce un pernicioso aumento dei radicali liberi nel sangue. Al Festival ascolteremo in particolare di una ricerca dell'IIT per cui le

vinacce dei vini delle Cinque Terre combattono questo fenomeno e possono entrare nella dieta degli astronauti.

E il tema del concorso a premi?

Il tema dell'elaborato per la gara di quest'anno è "Itinerari spaziali". La guida allo svolgimento suggerisce che le sfide poste dai viaggi umani al di fuori della terra hanno una portata e una complessità assai maggiori di quelle generate dai semplici spostamenti sulla superficie terrestre. Ne risultano coinvolte le scienze applicate e la tecnologia, come ovvio, ma anche le scienze umane, la psicologia, la medicina, le scienze della nutrizione, e l'idea stessa di sostenibilità. Saranno selezionati i tre migliori elaborati e i loro autori verranno invitati al Festival, dove si conoscerà il vincitore. L'approccio interdisciplinare del nostro concorso ha anticipato involontariamente il compito assegnato all'ESA da Emmanuel Macron, quale presidente protempore del Consiglio Europeo, nello storico "space summit" dello scorso febbraio a Tolosa, quando ha proposto la direzione dell'Europa nell'esplorazione umana dello spazio. Dunque manderemo i migliori elaborati al direttore dell'ESA Josef Aschbacher. Il quale, in effetti, ha corrisposto a quel mandato politico costituendo un gruppo di esperti di ogni estrazione sociale, rigorosamente non provenienti dall'ambito spaziale: storici, economisti, esperti di geopolitica, esploratori della Terra e filosofi per "cogliere tutte le implicazioni e aiutarci a prendere la decisione giusta". Di questo progetto il merito va al prof. Giuseppe Tanzella-Nitti, astronomo e teologo, fondatore del SISRI (Scuola Internazionale Superiore di Ricerca Interdisciplinare), amico del Festival dello Spazio e Presidente della giuria del Premio. A sottolineare il carattere interdisciplinare del concorso abbiamo chiamato a far parte della giuria anche Marco Aime, professore di antropologia alla facoltà di Filosofia di Genova.

In margine agli incontri e alle sessioni tematiche, ci saranno mostre ed eventi di particolare rilievo?

Ogni anno il Festival propone una mostra che va ad arricchire il piccolo museo spaziale al secondo piano di Villa Borzino, dove è allestita la sala di osservazione remota del telescopio del monte Antola. Quest'anno sarà il turno dell'osservazione della Terra, ovvero di una sequenza di immagini affascinanti di luoghi inattesi del nostro pianeta che, con ogni probabilità, nessuno di noi avrà l'occasione di visitare "fisicamente". Il 2022 segna il trentesimo anniversario della missione Tethered e del primo astronauta italiano, cioè... del sottoscritto. Enrico Flamini, a nome del Consiglio Scientifico del Festival dello Spazio, rievocherà quella missione straordinaria, che tanti ricordi fa riaffiorare tra i cittadini di Busalla. Ma un altro protagonista del Festival di quest'anno sarà l'olio. Ciò, in sintonia con il programma di ricerca sull'olio EVO, che sarà svolto da Samantha Cristoforetti durante la sua missione a bordo della Stazione Spaziale. A Busalla si parlerà dell'olio EVO italiano e delle sue proprietà organolettiche particolari, che lo rendono salutare alimento anche per gli astronauti. Coldiretti, che ha proposto questa ricerca nell'ambito del programma "Minerva" della Cristoforetti, offrirà ai presenti una sessione di degustazione di olii di diverse qualità, tra i quali si può scommettere che brilleranno gli olii liguri della Riviera. ● (R.M.R.)



Business
Solutions

EQB

THIS IS FOR NEW DIMENSIONS.

In Nuova EQB, il SUV 100% elettrico, trovano spazio una tecnologia superiore, sostenibilità e tutti i tuoi progetti. Anche quando cambiano. Ecco perché può ospitare fino a 7 posti con una terza fila di sedili e muoversi con agilità grazie alla trazione integrale 4MATIC. E con i suoi oltre 420 chilometri di autonomia e il sistema di navigazione Electric Intelligence sarai sempre pronto a raggiungere tutti i tuoi traguardi.

Vivilo da
Novelli 1934



EQB: WLTP ciclo misto: consumo di energia in kW/100 km: 18,1 - 19,4; emissioni di CO₂ in g/km: 0.

Novelli 1934 Concessionaria Ufficiale di Vendita Mercedes-Benz
Genova, Via di Francia 34r, tel. 010 6432 1780

I cent'anni di Scanavino

Tra ricerca esistenziale
e creazione artistica.



Emilio Scanavino

Emilio Scanavino, Vaso, 1964,
maiolica policroma graffita, h. 14 x diametro 25 cm.
© Photo: Bruno Bani

Il 28 febbraio scorso Emilio Scanavino avrebbe compiuto cent'anni. Genovese di nascita, dopo un'iniziale esperienza figurativa nel solco di Francis Bacon e di Graham Sutherland, aveva trovato nella Albissola dei primi anni Cinquanta (dove avrebbe conosciuto e frequentato maestri del livello di Lucio Fontana e Asger Jorn, tanto per fare due nomi) l'ambiente più propizio per esprimere le intime qualità espressive. Nella casa-atelier abbarbicata alla collina in quel di Calice Ligure, qualche chilometro a nord di Finalborgo, sarebbero nati i capolavori suggeriti dall'intimo travaglio esistenziale da specchiarsi nella natura circostante ovvero nell'angosciante contorcimento di un ulivo, nel mistero nascosto sotto un sasso, nell'arido transito di un segno nell'aria, nel terreno o nel pensiero. Ecco, il segno. Il gesto sulla carta o sulla tela si trasformava con lui in segno insistito, in ricerca da scavare senza requie e da ripetere come se quella sua incessante interrogazione potesse svelare a lui stesso e al mondo il mistero dell'esistenza. Sono nati così tra la fine degli anni Cinquanta e il decennio successivo i "rituali", gli "alfabeti senza fine", le "nascenze", le "sindoni". Era facile trovarlo nello studio intento a com-

piere un rito della creazione che prevedeva la partecipazione di tutto se stesso: egli scavava con le dita e con il manico del pennello l'acrilico appena versato dal tubetto e spalmato sulla superficie per far sorgere un mondo di ripetute ferite, per far salire in superficie un enigma che ognuno avrebbe potuto sciogliere specchiandosi in esso. Un esercizio che riguardava lui per primo e da cui ne usciva sfinito, stravolto: «Ogni volta che mi dedico a un dipinto muoio e alla fine rinasco». E così era. Scanavino pagherà in termini di salute questo rapporto tattile con la pittura che gli scaturiva dall'anima prima che dalle mani. Un'infezione del sangue lo costringerà prima alla dialisi; seguiranno quindi dolorose mutilazioni agli arti inferiori che non gli impediranno di continuare almeno a disegnare, a riproporre con ostinata determinazione quel suo impareggiabile "alfabeto". Tutto questo proseguirà fino alla morte che lo coglierà il 28 novembre 1986 nella residenza milanese, in piazzale Aquileia, dove aveva trascorso gli ultimi anni amorevolmente assistito dalla moglie Giorgina.

Le opere di Emilio Scanavino sono state ospitate nelle più prestigiose gallerie e nei più importanti musei d'arte moderna. A partire dall'invito alla Biennale di Venezia del 1954, dove tornerà in seguito più volte, il suo caratteristico gesto informale è stato accolto alla Kunsthalle di Dresda nel 1973 per passare quindi al Palazzo Grassi di Venezia e l'anno seguente al Palazzo Reale di Milano e così via. Per sigillare la sua importanza basti ricordare che le sue opere sono conservate, per esempio, alla Galleria d'Arte Moderna di Torino, al MART di Rovereto, al Museo del Novecento di Milano, al Centre Georges Pompidou di Parigi, al Museum of Modern Art di San Francisco. ● (L.C.)

“EMILIO SCANAVINO. THIS IS TOMORROW”

L'esposizione, a cura di Marco Scotini, è in corso presso la nuova sede dell'Archivio Scanavino (Piazza Aspromonte 17, Milano). Sarà visitabile fino al 20 giugno. ●





di Luciano Caprile

Mutevoli suggerzioni

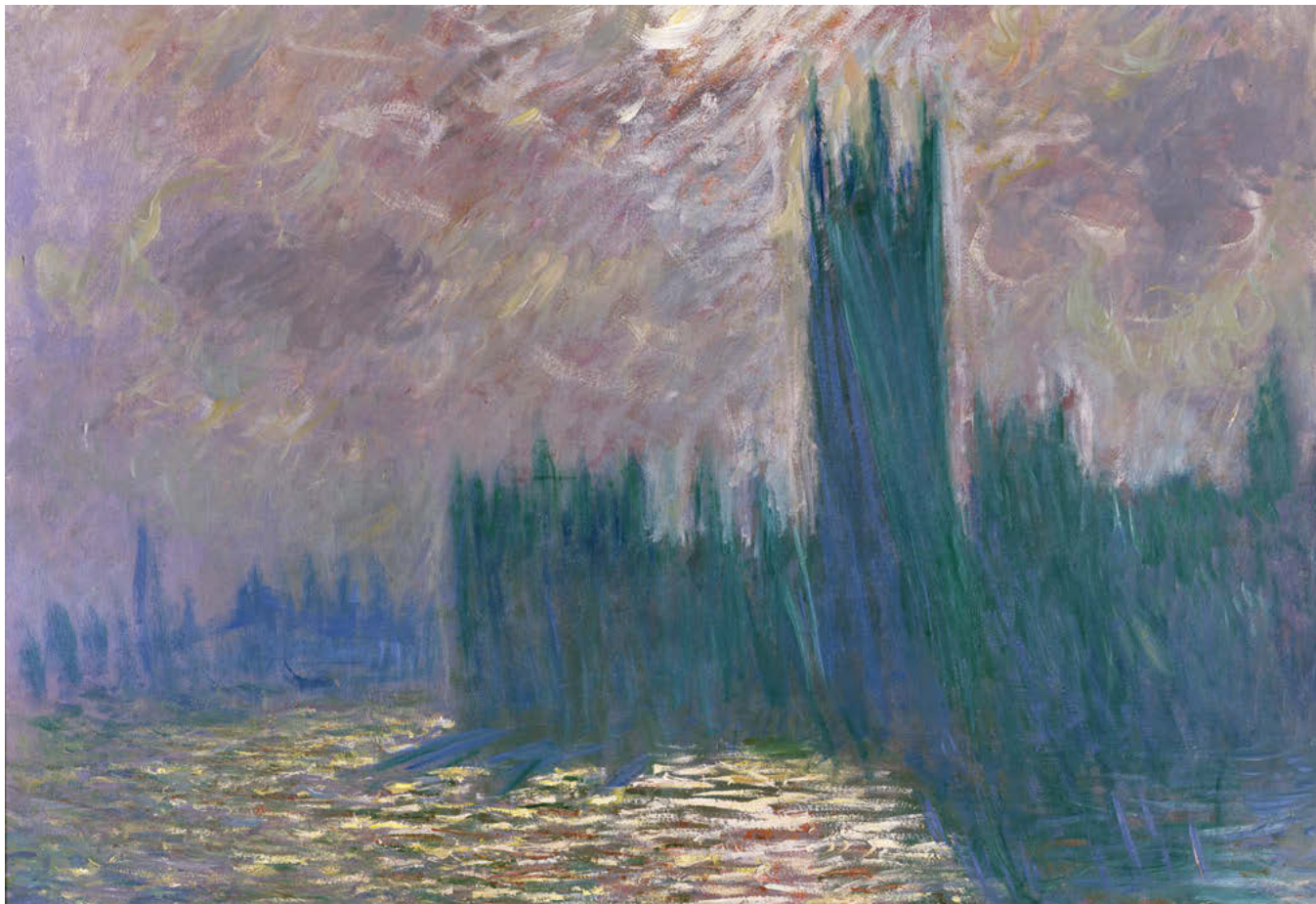
Claude Monet a Palazzo Ducale.

Le opere di Claude Monet, esposte fino al 22 maggio al Palazzo Ducale nei suggestivi spazi del Munizionario, offrono l'opportunità di sondare e di condividere il mondo creativo dell'iniziatore dell'impressionismo nel momento in cui la natura assume lo straordinario ruolo di intermediaria tra la realtà e la sua intima essenza, tra la percezione e la visionarietà. Infatti i capolavori provenienti dal Museo Marmottan di Parigi ci mostrano in particolare il Monet che trova il personale eden esistenziale e interpretativo nei lussureggianti giardini di Giverny, un piccolo villaggio del dipartimento dell'Eure, in Normandia, dove si trasferisce nel 1883.

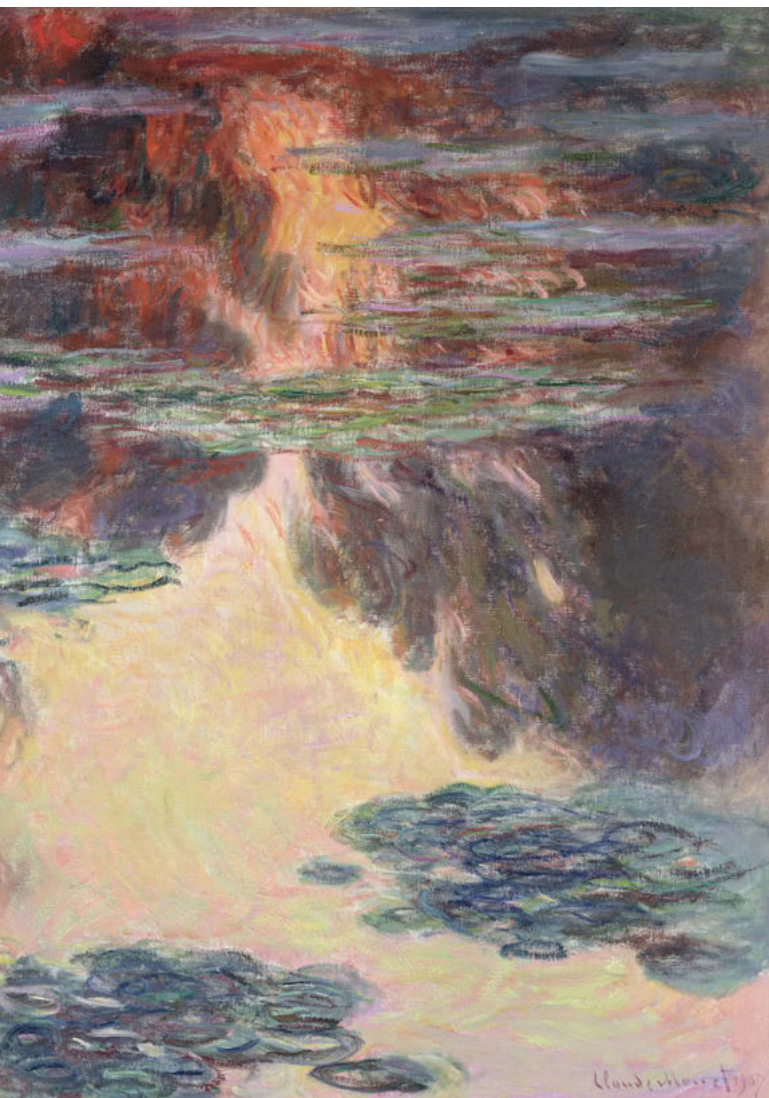
I visitatori assaporano immediatamente questa magica atmosfera attraverso la sala d'ingresso che li avvolge di luci e di seduzioni vive rendendoli partecipi interlocutori di un racconto in onirico divenire. Il Monet di Giverny è il cantore di una vicenda che lo rende sempre più vicino al suo credo narrativo anche perché da alcuni decenni accusa seri problemi alla vista: non riesce più a mettere a fuoco le immagini e pertanto la sua pennellata dimentica i contorni per dedicarsi alla percezione, per tradurre sulla tela l'intima emozione suscitata dal momento contemplativo. Proprio così. Il disagio visivo sembra avergli spalancato definitivamente la strada che egli aveva aperto con "Impressione, sole nascente" del 1872, un dipinto capace di rinnovare la storia dell'arte. In quella circostanza le barche diventano macchie per essere più ammirabili del vero, al pari di "Londra. Il Parlamento. Riflessi sul Tamigi", un



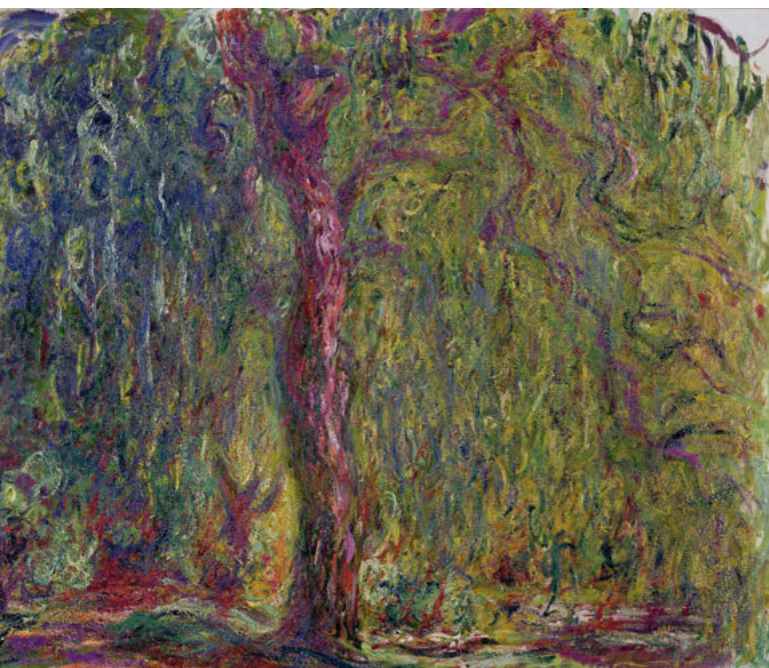
Londra. Il Parlamento. Riflessi sul Tamigi, 1905 - Olio su tela, 81,5x92 cm Parigi, Musée Marmottan Monet, lascito Michel Monet, 1966 - Inv. 5007 - © Musée Marmottan Monet, Paris / Bridgeman Images



Ninfee, 1907 - Olio su tela, 100x73 cm - Parigi, Musée Marmottan Monet,
lascito Michel Monet, 1966 - Inv. 5168 - © Musée Marmottan Monet, Paris / Bridgeman Images



Salice piangente, 1918-1919 circa - Olio su tela, 100x120 cm - Parigi, Musée Marmottan Monet,
lascito Michel Monet, 1966 - Inv. 5080 - © Musée Marmottan Monet, Paris / Bridgeman Images



olio del 1905 in mostra che traduce in ampie pennellate monocrome il senso di una narrazione che si apprezza solo prendendo una certa distanza visiva dall'opera.

Così si capisce come alcuni autori del Novecento lo abbiano guardato come un precursore di certo astrattismo o, meglio (e qui entra in gioco proprio il clima di Giverny), come maestro di quell'informale che interroga la natura, le sue atmosfere, per fornire a chi osserva gli strumenti per un'indagine interiore. E le ninfee sospese sulle trasparenze dell'acqua sono uno strumento seduttivo che Monet sa moltiplicare all'infinito, come i riflessi dei fiori, come i giochi delle luci nelle varie ore fissate dalla pittura che gli permettono di rappresentare "Il ponte giapponese" in mutevoli suggestioni.

Qui ci troviamo tra il 1916 e il 1919: i problemi alla vista si aggravano eppure l'indagine investigativa di un mondo che sempre più gli appartiene lo induce a cogliere i profumi dell'intangibile, a sondare l'ignoto all'interno di noi stessi: così può apparire "Il viale delle rose" del 1920-22 che attira l'attenzione oltre un improbabile sentiero.

Sembra che solo ne "Le rose", una tela riferibile al 1925 o al 1926, anno della sua morte, sembra tornargli il desiderio di toccare i rami, di accarezzare i petali nella loro apparente verità: un estremo aggancio alla vita, quella vita trasformata in inestimabili capolavori di pittura. ●

Avignone, 1873 - Olio su tela, 46x33 cm - Parigi, Musée Marmottan Monet,
lascito Michel Monet, 1966 - Inv. 5015 - © Musée Marmottan Monet, Paris / Bridgeman Images



1921
2021



Ignazio Messina & C.



FULL STEAM AHEAD, SINCE 1921

WWW.MESSINALINE.IT



di Massimo Morasso



Dedicato a Gianni Franzone

La "Collezione Tacchini. Atto primo. Scultura e opere di carta" è stata l'ultima fatica del compianto curatore della Wolfsoniana di Nervi.

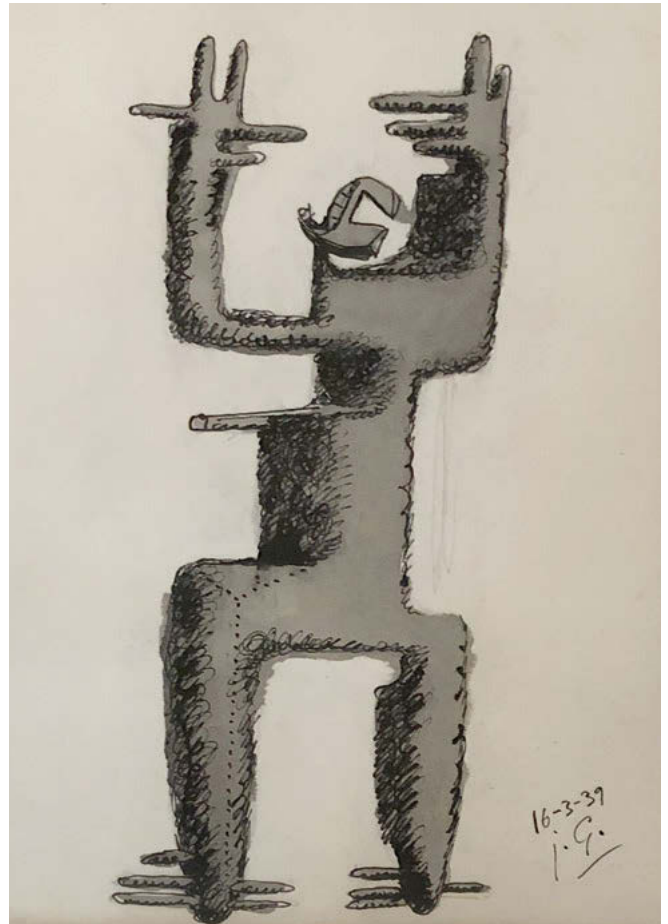


Umberto Bellotto,
Connubio di ferro e vetro, 1925 circa,
vaso in vetro a corpo costolato
e montatura in ferro battuto.
Galleria Giorgio Franchetti alla Ca' d'Oro,
Venezia (inv.21.M344-25),
Deposito temporaneo



Umberto Bellotto,
Vetreria Fratelli Toso, Murano (attribuito a)
*Connubio di ferro e vetro con vaso a caldaia
in vetro soffiato trasparente incolore
con filamenti in vetro verde e rosso,*
ferro battuto e vetro soffiato.
Galleria Giorgio Franchetti alla Ca' d'Oro,
Venezia (inv.21.M344-25), Deposito temporaneo

Gianni Franzone non c'è più. Ci ha lasciato tre mesi fa, dopo una lunga malattia, a soli 57 anni. Per chi, a Genova, ha a cuore l'arte e considera un valore importante la sensibile, studiosa laboriosità messa al servizio del bene comune, si tratta di una perdita grave. In oltre trent'anni d'impegno, Franzone ha fatto coincidere quasi per intero la sua energetica personalità intellettuale con la storia della Collezione Wolfson, seguendone passo passo le diverse metamorfosi fino alla sua incorporazione nella Fondazione Palazzo Ducale. Da sempre curatore della Wolfsoniana di Nervi, negli ultimi anni, proprio anche grazie agli spazi e alla capacità promozionale del Ducale, stava incominciando a raccogliere i frutti, addirittura in termini di notorietà, della sua raffinata sapienza a un tempo critica e allestitiva. Assodato che fra i produttori di cultura il successo non è, né deve essere, metro assoluto di giudizio, è bello, oggi, poter ricordare gli esiti felicissimi, a livello di pubblico e di apprezzamenti fra gli "addetti ai lavori", di almeno tre fra le decine di mostre che Franzone ha costruito, prima del blocco operativo causato dall'irruzione della pandemia, insieme al suo sodale di lungo corso wolfsoniano Matteo Fochessati. Si tratta di "La trama dell'arte. Arte e design nella produzione della MITA", del 2016, che, dopo Palazzo Ducale, è stata allestita anche a Miami e all'Estorick Collection of Modern Italian Art di Londra, di "Rubaldo Merello tra divisionismo e simbolismo", aperta al pubblico tra il 2017 e il 2018, che ha rilanciato l'attenzione sull'opera negletta di uno dei più interessanti pittori liguri del '900, del quale, ormai, si va riconoscendo la statura internazionale, e di "Anni Venti in Italia. L'età dell'incertezza", una mostra di grande fascino che, nel presentare la produzione pittorica e plastica di quell'inquieto (e artisticamente formidabile)



Franz Roh, *Accaduto burrascoso*, anni trenta, collage di incisioni xilografiche su carta. Archivio Rho WW-nr 528.
Trust Collezione Francesco Tacchini in comodato presso Palazzo Ducale Fondazione per la Cultura

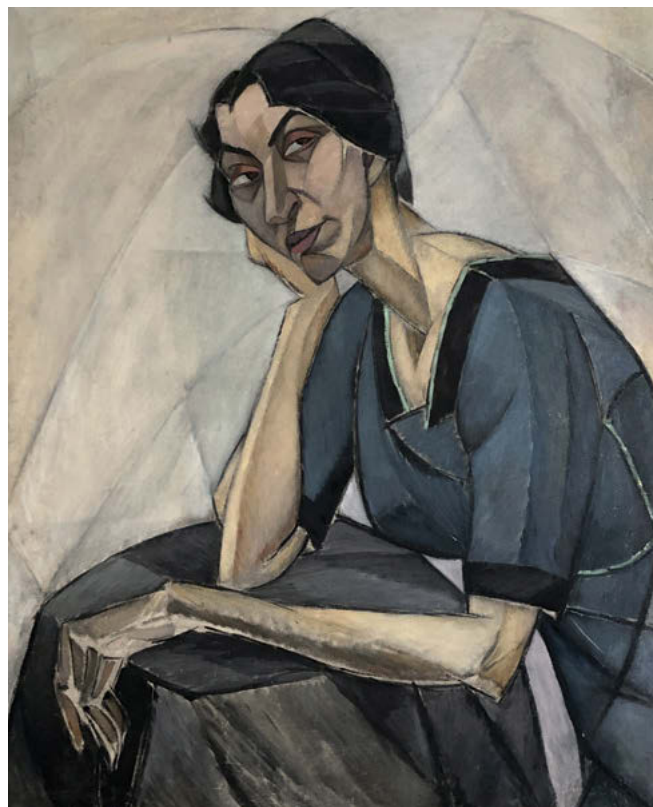


decennio, ha proposto un'intrigante indagine mirata sulla sua complessità storico, politica, sociale e culturale.

L'ultimo lavoro di Franzone ha riguardato la realizzazione, questa volta, per così dire, di nuovo in casa sua, alla Wolfsoniana, della mostra "Collezione Tacchini. Atto primo. Scultura e opere di carta", la prima di una serie di esposizioni che il museo di Nervi può realizzare grazie alla cospicua donazione - si tratta, nel complesso, di oltre 400 opere - che Francesco Tacchini ha fatto alla città. Ciò, a seguito della stipula di un Trust tra Palazzo Ducale Fondazione per la Cultura e il collezionista genovese per la gestione e la promozione della sua preziosa raccolta d'arte, uno fra i più straordinari tesori (in questo caso, soltanto relativamente) segreti che Genova ospita in buon numero, ma che tende, di norma, a non esibire "coram populo". Insieme alla mostra è stato inaugurato anche un nuovo percorso museale dedicato alle opere di Umberto Bellotto, il maestro veneto del ferro battuto, le opere del quale provengono dalla Galleria Giorgio Franchetti alla Ca' d'Oro di Venezia.

La mostra delle Collezione Tacchini propone una selezione di lavori su carta e di scultura che testimoniano l'ampiezza del ventaglio stilistico e formale e i principali caratteri della Collezione. Due sono i filoni che si sviluppano all'interno di questo percorso: da un lato sono documentati alcuni aspetti delle ricerche grafiche e pittoriche in Liguria, negli anni a cavallo tra la seconda metà dell'Ottocento e la prima metà del Novecento; dall'altro si possono ammirare, attraverso un'ampia panoramica internazionale, non poche tra le più notevoli esperienze delle avanguardie storiche del ventesimo secolo.

Nel primo ambito sono protagonisti artisti liguri che, pur non dicendo molto all'uomo della strada, pure hanno creato opere di sicuro rilievo come Edoardo De Albertis, Francesco Falcone e Adolfo Lucarini, che vengono posti a confronto con scultori di livello e fama nazionale come il monferrino Leonardo Bistolfi (autore, fra l'altro, di un paio di monumenti funebri-capolavoro nel cimitero di Staglieno) e il catanese Francesco Messina, che lavorarono anch'essi qui da noi in Liguria, contribuendo a ravvivare il già vivace contesto di ricerca locale. Questa selezione di bronzi e di gessi si integra con vari disegni e dipinti su carta, documentando in tal modo le principali correnti espressive dell'epoca.



Nella sequenza delle opere ascrivibili alle avanguardie, oltre ai lavori di esponenti del "gotha" del primo e del secondo Futurismo, fra i quali Giacomo Balla, Fortunato Depero e Gino Severini, si espongono pitture e disegni di alcuni fra i massimi e più celebrati protagonisti dell'arte internazionale. L'elenco è molto vasto. Su tutti spiccano due veri e propri "miti" come Salvador Dalí (presente in mostra con un disegno frutto della sua collaborazione, fra il 1945 e il 1946, con Walt Disney per il cortometraggio "Destino", che è stato realizzato poi dal nipote di Disney soltanto nel 2003) e Fernand Léger, e dei grandi o piccoli maestri come Sonia Delaunay, Natalja Gončarova, Julio González e George Grosz. A tali figure eminenti del Novecento europeo si affiancano a parete degli artisti meno noti in Italia ma non per questo di minor qualità sperimentale, come Sándor Bortnyik, Paul Joostens e Marie Vassilieff, considerata una delle più originali interpreti del cubismo. Ammesso che non venga prorogata, la prima mostra del benemerito "pacchetto" Tacchini sarà visitabile fino al 25 settembre. È l'occasione ad hoc, per tutti noi, per sostare con commozione e gratitudine davanti a un pannello introduttivo dove sono riportate parole che i colleghi di Franzone hanno fatto bene a scrivere, e che vale la pena, qui, di riportare per intero: "Questa mostra ha visto, come sempre, il fondamentale contributo di Gianni Franzone. Al suo progetto e alla sua realizzazione ha continuato a lavorare sino a quando gli è stato concesso dalla malattia che l'ha portato via prematuramente. Per questa ragione l'esposizione e il riallestimento del museo, che congiuntamente si inaugurano, sono dedicati a Gianni con l'affetto e la stima di tutti quelli che hanno avuto la fortuna di conoscerlo e di collaborare con lui". ●





Il tuo Centro Porsche a Genova.

Il Porsche Service Center rappresenta a 360 gradi l'ufficialità Porsche. Affidabilità, grazie all'impiego di strumenti e ricambi originali Porsche. Ufficialità, con un ampio show room che accoglie i modelli della gamma e l'usato selezionato da Erre Esse e garantito Porsche Approved. Competenza e dedizione, con un Team composto da tecnici Certificati che assicurano il servizio di assistenza e soddisfano il tuo desiderio di passione sportiva firmata Porsche.

Centro Assistenza Porsche Genova

Erre Esse S.p.A.
Via Adamoli 347, Genova
Tel. 010 83 51 911

#drivenbydreams al Centro Assistenza Porsche Genova.



PORSCHE

Corporate e private banking, dal 1888.



BANCA PASSADORE & C.

BANCA PRIVATA INDIPENDENTE

GENOVA • MILANO • ROMA • TORINO • FIRENZE
PARMA • BRESCIA • VERONA • AOSTA • ALESSANDRIA
IMPERIA • LA SPEZIA • ALBA • CHIAVARI
PORTOFINO • ALBENGA • BORDIGHERA • NOVI LIGURE

www.bancapassadore.it