

LA VOCE DELLE RINNOVABILI DAL MARE



ASSOCIAZIONE DELLE ENERGIE RINNOVABILI OFFSHORE
MAGAZINE

I PORTI, RISORSA INDUSTRIALE PER L'EOLICO OFFSHORE E NON SOLO

PHOTO CREDIT: DesignLife per PixaBay

NUMERO 18 - Settembre 2026 - www.assoaero.org

IL PIANO PORTI CHE L'ITALIA HA SCRITTO MA NON HA ANCORA PAGATO

di Fulvio Mamone Capria

Presidente di AERO (Associazione Energie Rinnovabili Offshore)

Care lettrici, cari lettori di Aero Magazine,

in questo numero vi parlo di una lettera che abbiamo scritto al Governo spinti dal desiderio di offrire un contributo costruttivo in un momento così delicato per il Paese, tra le crisi di Hormuz e l'infinita guerra russo-ucraina che stanno provocando un aumento dei costi energetici e dell'inflazione.

Le pale di un impianto eolico offshore, più lunghe di un campo da calcio, arrivano in porto.

Lì vengono issate con estrema precisione sui galleggianti in una operazione ingegneristica senza precedenti. Per farlo serve una banchina portuale capace di reggere quel peso e quella scala: gru pesanti, piazzali ampi, fondali dragati, superfici rinforzate.



Senza quel porto, un progetto eolico non apporta quel valore aggiunto in economia e occupazione che il nostro recente studio commissionato ad Intesa SanPaolo, Politecnico di Torino, Politecnico di Bari, Prometeia e Owemes, hanno ben delineato in numeri qualificati. Per costruire quei porti, la nostra associazione ha scritto al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro dell'Economia e delle Finanze.

La richiesta è precisa: un impegno finanziario che renda ancor più operative le misure già previste dall'articolo 8 del Decreto Energia, il decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181, destinate agli hub cantieristici dove si producono, si assemblano e si varano i componenti degli impianti eolici in mare.

Quegli hub hanno già un nome e un indirizzo.

Il decreto interministeriale n. 167 del 4 luglio 2025, firmato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha designato Taranto e Augusta come hub prioritari: qui avverranno produzione, assemblaggio e varo. Brindisi e Civitavecchia restano porti di supporto, con compiti logistici a fianco della filiera.

Il conto per adeguare quei porti è già scritto: 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, da coprire con la riassegnazione dei proventi delle aste con cui lo Stato vende alle imprese più inquinanti il diritto a emettere anidride carbonica.

IL PIANO PORTI CHE L'ITALIA HA SCRITTO MA NON HA ANCORA PAGATO



Parte di quel gettito è già vincolata per legge alla transizione energetica. A oggi le risorse non ci risultano essere state ancora assegnate e, una parte dei fondi, rischia persino di non essere più disponibile.

Francia e Spagna hanno già investito importanti risorse per i loro porti dedicati all'eolico offshore e ottenuto il via libera dai rispettivi controlli di bilancio: gli stanziamenti sono voci reali nei conti pubblici, con i cantieri già aperti e nel caso dei francesi con porti già operativi.

La proposta di AERO è di trovare le risorse mancanti al nostro disegno strategico portuale nello scostamento di bilancio che il Governo sta per presentare a Bruxelles, la procedura con cui si chiede al Parlamento, e poi alla Commissione europea, l'autorizzazione a superare temporaneamente gli obiettivi di deficit concordati per finanziare interventi specifici.

Rispetto al totale delle misure che lo Stato presenterà nell'ambito dello scostamento, individuare nuove economie per sviluppare la nostra rete di porti per l'eolico offshore ci sembra una proposta coerente anche rispetto alle linee guida europee e ai tempi della procedura, e risponde a un problema di competitività industriale che riguarda le rinnovabili dal mare, ma anche altre tecnologie che nei prossimi anni avranno bisogno degli stessi cantieri.

Il valore in gioco si misura in posti di lavoro nella cantieristica, nella metallurgia, nella logistica portuale.

C'è di mezzo la sicurezza energetica del Paese, e c'è la bolletta di famiglie e imprese, che scende quando l'energia rinnovabile si produce in quel mix di energie rinnovabili di cui il nostro Paese dispone, a partire dal vento in alto mare.

Il Decreto Energia prevedeva un Piano porti per l'eolico offshore. Oggi quel piano ha due hub designati, un decreto attuativo, un conto preciso di 78,3 milioni di euro e zero euro impegnati. Il prossimo scostamento di bilancio è la prima occasione utile per cambiare quest'ultima cifra e rafforzarla. Se anche questa finestra si chiude senza un impegno, i cantieri pronti a costruire, galleggianti, fondazioni e ancoraggi in Italia continueranno a guardare i porti spagnoli e francesi lavorare al posto loro.

CON L'EOLICO OFFSHORE I PORTI DIVENTANO UN VERO MOTORE INDUSTRIALE

Intervista a Lorenzo Ardito, ingegneria gestionale al Politecnico di Bari

A cura di Stefania Divertito

Negli ultimi anni la discussione sull'eolico offshore si è concentrata soprattutto sul mare: parchi, turbine, megawatt installati.



Ma la parte decisiva della filiera, secondo Lorenzo Ardito, docente di ingegneria gestionale al Politecnico di Bari e tra i partner dello studio promosso da Aero (Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore) sui benefici socio-economici dell'eolico offshore in Italia, si gioca nei porti, in quanto capaci di connettere mare, retroporto e filiera produttiva. In questa intervista Ardito spiega perché i porti hub, in particolare, non sono una semplice infrastruttura logistica, quali altri settori industriali potrebbero beneficiare degli investimenti che l'offshore innesca, e cosa separa ancora l'Italia dai sistemi portuali più maturi, a partire dal caso di Esbjerg, in Danimarca.

Qual è il ruolo dei porti hub dell'eolico offshore? Quale sviluppo economico e sociale è ipotizzabile?

Partirei da un aspetto che spesso viene sottovalutato. Quando si parla di eolico offshore si pensa prima di tutto al mare, alle turbine, ai megawatt, alla sostenibilità ambientale. Ma il suo sviluppo industriale si gioca in larga parte sulla terra, e in particolare in quel punto di connessione tra territorio e mare che è il porto. È lì che le tematiche energetiche dell'eolico offshore incontrano concretamente quelle della filiera nazionale.

Il porto va oltre la funzione di infrastruttura logistica accessoria: è parte rilevante delle attività di assemblaggio, movimentazione, installazione e manutenzione successiva, e deve necessariamente trovare un punto di contatto fisico con il territorio del paese in cui i parchi vengono realizzati.

Quasi tutti i componenti delle turbine transitano attraverso infrastrutture portuali, e questo vale soprattutto per gli impianti floating, su cui oggi si concentra la maggior parte dell'attenzione. Il porto diventa così uno dei nodi principali, se non il principale, della filiera offshore, ed è un nodo intrinsecamente territoriale: anche quando componenti e tecnologie vengono importati, una parte dell'attività deve a un certo punto essere organizzata localmente. Una ricaduta territoriale minima è quindi inevitabile. Diventa poi una scelta di politica industriale quanto valore costruire intorno a questo punto d'ingresso.

CON L'EOLICO OFFSHORE I PORTI DIVENTANO UN VERO MOTORE INDUSTRIALE

Va anche distinto il ruolo delle diverse aree portuali. Ci sono porti che possono diventare hub industriali offshore veri e propri, e porti che svolgono un ruolo di supporto, utilizzati soprattutto per le attività di O&M (Operation & Maintenance) e dai servizi navali e logistici. Gli hub portuali, come sottolinea anche WindEurope, abilitano le attività legate allo sviluppo dei parchi e tendono soprattutto a ospitare e attrarre un'intera filiera industriale, perché devono gestire componenti eccezionalmente grandi e pesanti, soprattutto nel floating, e ospitare le attività industriali che precedono il trasferimento in mare. Questo richiede spazi retroportuali significativi e un sistema logistico capace di collegare il mare alla manifattura terrestre.

In definitiva, un porto non diventa automaticamente una base di supporto, tantomeno un hub: serve selezionare gli scali più adatti in base al ruolo che possono svolgere nella filiera, e realizzare di conseguenza gli adeguamenti necessari, con un'intensità che varia a seconda delle attività da svolgere.

Sul piano dello sviluppo economico, l'hub non dovrebbe essere pensato solo in funzione della domanda italiana. Una volta raggiunta una scala adeguata, la posizione geografica dell'Italia può consentire di servire anche progetti in altri mercati del Mediterraneo, con benefici in termini di economie di scala e di apprendimento, utili a competere su una scala geografica più ampia. È una logica osservabile anche in altri hub del nord Europa, che hanno sviluppato un ruolo industriale non circoscritto ai soli progetti nazionali. Per arrivarci, però, serve prima una pipeline domestica di progetti sviluppata con tempestività: sono i progetti nazionali, e la filiera che attivano, a costituire il mercato iniziale su cui costruire capacità e competenze poi spendibili anche all'estero.

Quali ulteriori settori potrebbero beneficiare dello sviluppo delle infrastrutture portuali innescato da un'eventuale abilitazione di questi hub per l'eolico offshore?

Prima di guardare agli altri settori, c'è un punto sul valore economico degli investimenti che vale la pena chiarire. Il costo della trasformazione portuale non andrebbe valutato solo in rapporto ai megawattora offshore che il porto è chiamato a servire, o alla singola campagna di installazione. I nuovi asset portuali hanno una vita utile molto lunga, e restano disponibili ben oltre la fase di deployment dei parchi. L'investimento richiesto dall'offshore, per quanto oneroso, resta nel sistema paese come stock di capitale infrastrutturale durevole.

A questo si aggiunge il valore della multifunzionalità. Molte delle infrastrutture necessarie all'offshore non sono dedicate esclusivamente a quel comparto. Banchine e piazzali possono sostenere progetti di cargo e manifattura pesante. Fondali e accessi migliorati ampliano il traffico e le tipologie di navi che il porto può servire. Officine e servizi tecnici possono sostenere la navalmeccanica e le attività di refitting. Il potenziamento delle infrastrutture energetiche favorisce l'elettrificazione portuale e altre attività legate alla transizione energetica. Il beneficio si estende anche al retroporto, che diventa più attrattivo per nuovi insediamenti industriali: è quello che è successo a Esbjerg, dove il nuovo terminal, l'approfondimento del canale e il miglioramento dell'intermodalità non sono stati pensati solo per l'eolico offshore, ma anche per il transito di navi di grandi dimensioni e per funzioni di mobilità militare: un caso concreto di infrastrutture dual use, utilizzate sia per scopi commerciali sia militari, in linea con l'attenzione crescente anche verso le infrastrutture subacquee per il monitoraggio degli ambienti marini e la sicurezza.

CON L'EOLICO OFFSHORE I PORTI DIVENTANO UN VERO MOTORE INDUSTRIALE

Un percorso simile, seppur con un accento diverso, si osserva a Rotterdam, che sta sviluppando un nuovo terminal offshore concepito per attività di stoccaggio, trasporto e preassemblaggio, con uno sguardo già rivolto alle future attività di commissioning.

Il punto è che l'offshore può fare da innesco per l'investimento portuale, senza esserne l'unico beneficiario. Quando gli interventi sono progettati in chiave modulare e multiuso, il loro ritorno va valutato anche rispetto alla capacità di rafforzare, nel medio e lungo periodo, la competitività industriale, logistica ed energetica del sistema paese, ben oltre la sola filiera offshore.



Paragonando l'Italia all'estero, quali sono gli elementi strutturali che ancora ci mancano? Da dove bisognerebbe iniziare?

Non partirei dall'idea che all'Italia manchi una base industriale. Anzi, il nostro studio, quello promosso da Aero, mostra che in diversi comparti produttivi e professionalità l'Italia parte da una posizione relativamente buona, con reale capacità di crescere in fretta. Restano colli di bottiglia specifici, ma il problema generale non è costruire una filiera che non esiste. Il problema rispetto ai sistemi più maturi è mettere a sistema quello che già c'è e superare le criticità puntuali che restano, attraverso una domanda industriale stabile e prevedibile. Una pipeline credibile di progetti è fondamentale: consente alle imprese di investire, ai porti di programmare gli adeguamenti necessari, alle competenze di svilupparsi attraverso economie di scala e di apprendimento. Lo dimostra ancora una volta il caso di Esbjerg, dove una domanda pubblica continuativa ha trasformato progressivamente il porto in un ecosistema industriale importante, attirando imprese, servizi e competenze, al punto che oggi quell'hub serve anche progetti al di fuori della Danimarca.

Per l'Italia il punto di partenza dovrebbe essere sincronizzare politica energetica, politica industriale e sviluppo portuale. Questa logica è già entrata nella scelta di policy: a luglio 2025 sono state individuate Augusta e Taranto come aree prioritarie per gli hub cantieristici offshore, con poco meno di 80 milioni di euro destinati ai relativi interventi di adeguamento.

La scelta di queste due sole aree portuali è rilevante perché riconosce implicitamente che lo sviluppo dell'offshore richiede una gerarchia, una specializzazione del sistema portuale: pochi hub principali, e gli scali di supporto di cui si è detto in apertura. L'individuazione di Augusta e Taranto come hub è un primo passo, ma gli investimenti nei porti devono procedere insieme a una pipeline di parchi e ai relativi investimenti da parte delle imprese. Altrimenti si rischia di avere una capacità industriale che non viene attivata, oppure, all'opposto, una domanda che accelera quando infrastrutture e filiera non sono ancora pronte. In sintesi, quello che ci manca rispetto all'estero è la continuità: quel connubio tra domanda, porti, industria e competenze che, presi singolarmente, potremmo già avere, ma che fatica a integrarsi.

COMUNICARE LA TRANSIZIONE ENERGETICA

LA RUBRICA SPECIALE DI AERO

Fare rete. È qualcosa in cui ad Aero crediamo molto. La stessa associazione nasce come denominatore comune di industrie che si occupano di eolico offshore. Con questo spirito abbiamo creato nel magazine uno spazio dedicato a chi si occupa di comunicazione energetica ed ambientale, convinti che dall'informazione passi tutto e che tante voci si esprimono isolatamente ma insieme possono farsi sentire di più. Inoltre da tempo tra le giornaliste e i giornalisti si dibatte su come comunicare al meglio la transizione energetica, in questo Pianeta che, per dirla con le parole del segretario generale dell'Onu Antonio Gutierres, si trova in "acque inesplorate", e "queste acque si stanno riscaldando".

Per il mese della ripartenza, settembre, scegliamo di riportare la lucida analisi che Marco Talluri ha scritto sul suo *Ambientenonsolo.com*, testata giornalistica indipendente di cui è direttore responsabile. Talluri sa bene di cosa parla: oggi è in pensione dopo aver lavorato tutta la vita proprio nel campo della comunicazione ambientale istituzionale, come dirigente della comunicazione in ARPAT (Arpa Toscana) e nel sistema SNPA, coordinandone la rete dei comunicatori. Ecco il suo testo. Buona lettura e buona ripresa delle attività

Stefania Divertito

DISINFORMAZIONE CLIMATICA: QUANDO IL DUBBIO DIVENTA UN OSTACOLO ALLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Marco Talluri

Giornalista e direttore di *Ambientenonsolo*



La disinformazione climatica non è più soltanto negare il riscaldamento globale. Quella fase, almeno in parte, è stata superata dalla forza dei fatti: temperature record, eventi estremi, impatti sanitari, danni economici, crisi idriche e agricole rendono sempre più difficile sostenere che il cambiamento climatico non esista.

Il problema, oggi, si è spostato su un terreno più insidioso: mettere in dubbio le cause del riscaldamento globale, screditare la scienza, delegittimare giornalisti e ricercatori, seminare sfiducia sulle soluzioni. È questo il filo conduttore del dossier pubblicato da ADEME, l'Agenzia francese per la transizione ecologica, dedicato alla disinformazione climatica e ai suoi effetti sul dibattito pubblico.

Secondo ADEME, il consenso scientifico sulla realtà del cambiamento climatico e sulle sue cause non è mai stato così forte. Le soluzioni possono essere oggetto di confronto, perché riguardano scelte tecnologiche, economiche, sociali e politiche, ma sono oggi largamente identificate dalla ricerca. Eppure la diffusione quotidiana di fake news e narrazioni fuorvianti continua a seminare dubbi, rallentando le dinamiche della transizione ecologica.

DISINFORMAZIONE CLIMATICA: QUANDO IL DUBBIO DIVENTA UN OSTACOLO ALLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Non solo fake news: una strategia per creare sfiducia

Parlare semplicemente di “fake news” rischia di essere riduttivo. La disinformazione climatica non è solo una notizia falsa che circola online. È spesso un insieme di mezze verità, dati decontestualizzati, attacchi personali agli esperti, campagne coordinate e messaggi costruiti per rendere più difficile distinguere tra fatti scientifici e opinioni. ADEME sottolinea che questa nuova forma di disinformazione non contesta soltanto i dati climatici, ma prende di mira la credibilità di chi quei dati li produce o li racconta: scienziati, climatologi, giornalisti ambientali, meteorologi, istituzioni pubbliche. Il risultato è una progressiva erosione della fiducia.

La disinformazione climatica prospera anche perché intercetta paure reali: il costo della transizione, la perdita di potere d'acquisto, il timore di subire decisioni calate dall'alto, la sfiducia verso istituzioni e imprese. Per questo contrastarla non significa soltanto smentire notizie false, ma anche costruire politiche più giuste, spiegare meglio i benefici della transizione e ascoltare le preoccupazioni dei cittadini.

Giornalisti e scienziati in prima linea

Uno degli aspetti centrali del dossier ADEME riguarda il lavoro di giornalisti e ricercatori. Raccontare il clima richiede tempo: leggere studi, verificare dati, confrontare fonti, consultare specialisti, distinguere tra incertezza scientifica e manipolazione comunicativa. Ma l'informazione si muove spesso dentro tempi stretti, scanditi da emergenze, eventi estremi, nuove ricerche o decisioni politiche. Questa tensione tra complessità e velocità rende il giornalismo climatico vulnerabile. Da un lato c'è il bisogno di spiegare fenomeni scientifici e tecnologici articolati; dall'altro ci sono social network, campagne organizzate e strategie di influenza che producono contenuti semplici, emotivi e facilmente condivisibili.

Per questo ADEME insiste sulla necessità di rafforzare il dialogo tra mondo scientifico e mondo dell'informazione. Fonti competenti, indipendenti e specializzate sono essenziali per evitare che il dibattito venga occupato da falsi esperti o da portatori di interessi non dichiarati.

Rinnovabili: variabili non significa instabili

Uno dei bersagli preferiti della disinformazione climatica riguarda le energie rinnovabili. L'argomento è noto: eolico e fotovoltaico dipendono dal vento e dal sole, quindi sarebbero “inaffidabili” e metterebbero a rischio la sicurezza del sistema elettrico. ADEME smonta questa semplificazione. La produzione da rinnovabili è variabile, ma non imprevedibile. I modelli meteorologici permettono di stimare con buona affidabilità quanta elettricità ogni impianto potrà immettere in rete il giorno successivo, consentendo ai gestori di rete di anticipare il funzionamento del sistema elettrico. Il caso del blackout che ha colpito Spagna e Portogallo il 28 aprile 2025 viene citato come esempio di narrazione fuorviante. Dopo l'interruzione, una parte del dibattito pubblico ha attribuito la responsabilità all'elevata quota di rinnovabili nel mix elettrico iberico. Secondo ADEME, però, l'indagine tecnica affidata da ENTSO-E a 49 esperti ha chiarito che la composizione del mix elettrico non era la causa del blackout. Il problema riguardava la gestione del sistema elettrico, in particolare una combinazione di criticità nel controllo della tensione sulla rete spagnola. La lezione è chiara: variabilità non significa instabilità. I gestori di rete sanno integrare sia la variabilità della produzione sia quella dei consumi. La stabilità cresce quando le fonti sono diversificate, distribuite sul territorio, connesse da reti robuste e

integrate con sistemi di accumulo. Il caso del Danimarca, con un mix elettrico composto in larga parte da eolico e solare, dimostra che quote elevate di rinnovabili possono convivere con la sicurezza del sistema. ADEME ricorda inoltre che un'eoliana ha un tasso di disponibilità tecnica intorno al 95%, cioè è in grado di produrre elettricità per la quasi totalità del tempo in cui le condizioni lo consentono. Il tema, quindi, non è l'affidabilità della macchina, ma la gestione intelligente del sistema.

Senza rinnovabili aumenta la dipendenza dai fossili

La disinformazione sulle rinnovabili ignora anche un altro punto decisivo: la sicurezza energetica. In un contesto segnato da guerre, instabilità geopolitica e tensioni sui mercati delle materie prime, continuare a dipendere da petrolio e gas significa esporsi a prezzi volatili e a rischi di approvvigionamento. ADEME sottolinea che la Francia resta ancora fortemente dipendente dalle energie fossili. Al di là della crisi climatica, elettrificare gli usi finali e produrre più energia da fonti locali serve anche a rafforzare la sovranità energetica e la stabilità dei prezzi. Le rinnovabili, non dipendendo dall'importazione di combustibili, hanno costi di produzione meno esposti alle oscillazioni dei mercati globali. In questo senso non sono un problema per la sicurezza del sistema, ma una parte della soluzione.

Pedonalizzare non uccide il commercio

Un'altra narrazione ricorrente riguarda la mobilità urbana: "se si tolgono auto e parcheggi dai centri, i negozi chiudono". È un argomento molto diffuso anche in Italia, ogni volta che si parla di pedonalizzazioni, piste ciclabili, aree 30 o riduzione della sosta.

ADEME mostra che la realtà è più complessa. I centri storici e le strade commerciali soffrono per molte ragioni: concorrenza dell'e-commerce, centri commerciali periferici, cambiamento delle abitudini di consumo, affitti elevati, impoverimento dei servizi di prossimità. Attribuire tutto alla riduzione del traffico automobilistico significa confondere correlazione e causalità. Secondo ADEME, i commercianti tendono spesso a sovrastimare la quota di clienti che arrivano in auto. A Nancy, ad esempio, gli esercenti pensavano che il 77% dei clienti arrivasse in macchina, mentre la quota reale era del 35%. A Lille, gran parte della clientela vive in città o nella prima cintura e si muove a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico. La pedonalizzazione, se progettata bene e accompagnata da ascolto, accessibilità, logistica urbana e attenzione alle persone con mobilità ridotta, può aumentare l'attrattività delle strade commerciali. I pedoni osservano meglio le vetrine, si fermano più facilmente, vivono lo spazio pubblico come luogo di relazione. A Dijon, dopo la progressiva chiusura al traffico di Place des Cordeliers, il numero di pedoni è passato da 130.000 a 170.000 al giorno tra il 2013 e il 2017.

Auto elettrica: conta l'intero ciclo di vita

La terza idea ricorrente affrontata da ADEME riguarda l'auto elettrica: "è più inquinante dell'auto termica". È vero che la produzione di un veicolo elettrico, soprattutto della batteria, comporta impatti ambientali significativi legati all'estrazione, al trasporto e alla lavorazione di metalli come litio e cobalto. Ma fermarsi a questa fase restituisce un quadro incompleto. La valutazione corretta deve considerare l'intero ciclo di vita: produzione, uso, manutenzione, energia consumata, fine vita e riciclo. In un Paese con elettricità a basse emissioni, come la Francia, ADEME indica che una piccola auto elettrica può avere un impatto carbonico da due a tre volte inferiore rispetto a un equivalente termico sull'intera durata di vita.

C'è però una condizione importante: dimensioni e uso del veicolo contano. Una piccola auto elettrica usata per sostituire un diesel o una benzina ha un bilancio molto diverso da un grande SUV elettrico sovradimensionato.

Secondo ADEME, l'impatto iniziale legato alla produzione viene compensato dopo circa 20.000 km per una citycar elettrica rispetto a un diesel, mentre per un grande SUV possono servire circa 100.000 km. Il messaggio, quindi, non è che l'auto elettrica risolva da sola i problemi della mobilità. Serve ridurre il numero e il peso dei veicoli, rafforzare trasporto pubblico, ciclabilità, camminabilità e condivisione. Ma sul piano climatico e della qualità dell'aria locale, sostituire un veicolo termico con uno elettrico efficiente resta una scelta con benefici documentati.

La tecnica della mezza verità

Il tratto comune di queste narrazioni è la capacità di prendere una parte di verità e trasformarla in una conclusione fuorviante. Le rinnovabili sono variabili, quindi sarebbero inutili. La pedonalizzazione modifica le abitudini, quindi danneggerebbe sempre il commercio. Le batterie hanno impatti ambientali, quindi l'auto elettrica sarebbe peggiore di quella termica. È così che funziona molta disinformazione climatica contemporanea: raramente inventa tutto da zero. Più spesso seleziona un dato, lo isola dal contesto, lo amplifica e lo usa per screditare una soluzione. In questo modo non serve negare il riscaldamento globale: basta convincere le persone che ogni risposta sia inefficace, costosa, ingiusta o pericolosa.

ADEME avverte che questo meccanismo ha effetti concreti. Se cittadini e amministratori si convincono che le soluzioni non funzionano, rinviando le decisioni.

Se la scienza viene presentata come un'opinione tra le altre, il dibattito pubblico perde il suo ancoraggio ai fatti. Se ogni politica climatica viene descritta come una minaccia, diventa più difficile costruire consenso attorno a misure che riguardano salute, economia, sicurezza energetica e qualità della vita.

Informazione climatica e democrazia

La disinformazione climatica non rallenta solo la transizione ecologica. Può indebolire anche la democrazia, perché alimenta sfiducia, polarizzazione e rifiuto delle istituzioni. Alcuni studi citati da ADEME mostrano come, dopo l'invasione dell'Ucraina, la disinformazione climatica sui social sia cresciuta in modo significativo, intrecciandosi con campagne di propaganda e strategie di destabilizzazione. Per questo la risposta non può essere affidata solo al fact-checking, pur necessario. Serve una nuova alfabetizzazione scientifica e mediatica, capace di aiutare le persone a riconoscere fonti affidabili, interessi nascosti, dati incompleti e false equivalenze tra opinioni e conoscenze consolidate. Serve anche proteggere chi produce e diffonde informazione di qualità. Scienziati, giornalisti e divulgatori sono sempre più spesso bersaglio di attacchi personali, campagne coordinate e delegittimazione. Ma senza il loro lavoro il dibattito pubblico diventa più fragile, più esposto alla manipolazione e meno capace di affrontare le crisi. La transizione ecologica non ha bisogno di propaganda. Ha bisogno di dati, confronto, trasparenza e partecipazione. Ma proprio per questo deve difendersi dalla disinformazione, perché un'opinione pubblica confusa è il terreno ideale dell'inazione.

A OTTOBRE L'EDIZIONE 2026 DI OWR METTE AL CENTRO PORTI E SUPPLY CHAIN

di Emanuela Mortari - Giornalista



Dove sta andando l'eolico offshore in Italia? Che filiera si sta costruendo? Cosa è cambiato in questi ultimi anni nel settore che attende da tempo nuove tariffe e l'avvio delle aste? Quali sono le esperienze degli altri Paesi? Se ne parla nell'edizione 2026 di Offshore Wind Revolution che si terrà a Taranto dal 7 al 9 ottobre. Le iscrizioni sono aperte.

Delle tre giornate di lavori la prima è su invito, le conferenze principali sono aperte a tutti nel pomeriggio dell'8 e tutta la giornata del 9. L'obiettivo è favorire il confronto, fare networking e sviluppare nuove opportunità per tutta la filiera.

Il programma della Conference prevede l'8 ottobre un focus sullo scenario di mercato europeo e sul ruolo delle Regioni nella costruzione dell'ecosistema italiano dell'eolico offshore.

Il 9 ottobre la main conference entrerà nel vivo: i temi chiave per il futuro del settore sono comunicazione e consenso pubblico, sviluppo dell'eolico offshore in Italia, innovazione tecnologica per la riduzione di costi e rischi e il ruolo strategico dei porti nello sviluppo della supply chain.

La caratteristica che rende Owr un evento diverso dagli altri la spiega Alessandro Corsini, uno dei membri dello Steering Committee, formato dai partner dell'evento, che sono tutti soggetti di primo piano nell'ambito dell'eolico offshore: "Owr offre un ambiente di discussione aperta con una nuova formula di analisi dei problemi che riguardano e che sono proprie della gestione integrata di progetti, quindi di quel livello di complessità che lo sviluppo delle energie marine e in generale dell'eolico offshore richiede".

Dopo due anni a Palermo, Owr si sposta: l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto e la Regione Puglia hanno fatto di tutto per portare a Taranto l'evento, vista l'importanza di quello scalo come hub cantieristico delle rinnovabili marine e un'economia che si sta sviluppando attorno a questo.



Inquadra il qr code con la fotocamera per iscriverti alla prossima edizione di OWR Taranto

A OTTOBRE L'EDIZIONE 2026 DI OWR METTE AL CENTRO PORTI E SUPPLY CHAIN



Anche il settore è cambiato in questi anni: i porti sono consapevoli di essere l'elemento trasformativo della potenzialità che c'è in Italia in qualcosa di realizzabile.

Però c'è ancora bisogno di fare informazione e di sedersi insieme a capire quali siano le strade migliori dal punto di vista di sviluppo della supply chain da un lato e dell'evoluzione normativa dall'altro. Mattia Cecchinato di WindEurope dice: "L'Italia è un po' su un'altalena, ma l'industria è unita, AERO lo dimostra. Siamo in una fase molto delicata e questa edizione di OWR arriva anche in un buon momento visto il processo di revisione del Fer2 in corso che potrebbe far finalmente partire il settore".

E se il decisore pubblico è in ritardo nel dare seguito all'emanazione del decreto Fer2, almeno nel frattempo le tecnologie che non erano mature lo sono diventate, altro elemento che rappresenta una svolta nello sviluppo dell'eolico offshore nel Mediterraneo.



"In questa edizione – dichiara Giulio Pontiggia, Event Development Manager di OWR – si metterà un ulteriore tassello sulla consapevolezza di dover agire come filiera da parte di una serie di operatori che vedono nell'avventura dell'eolico galleggiante un possibile sviluppo delle proprie attività industriali. Tra gli speaker anche gli esponenti di due missioni internazionali: la Région Occitanie francese e l'Olanda, due modelli diversi da cui prendere spunto.

OWR è un evento di Magellan Circle, società di consulenza con esperienza anche nell'ambiente e nell'economia circolare. Partner dell'evento sono AERO, l'Ambasciata di Danimarca in Italia, Innovation Norway, WindEurope e Owemes.

OFFSHORE WIND REVOLUTION

Building the industry
and getting the ports ready

Conference, Working Group & Networking

Innovative networking event designed to support the development
of the offshore wind supply chain in Italy and the Mediterranean

WHEN AND WHERE

7-9 October 2026 | HOTEL DELFINO Taranto (ITALY)

OCT 8TH 2026 · DAY 1

03:35 PM - 04:45 PM

From north to south

co-creating ecosystems for European offshore wind

05:00 PM - 05:30 PM

Empowering regions

the local driver of the offshore wind ecosystem

OCT 9TH 2026 · DAY 2

09:30 AM - 10:45 AM

Reshaping the narrative

strategic communication for offshore wind

10:45 AM - 12:30 AM

Delivering Italian offshore wind

from regulatory fine-tuning to deployment

02:35 PM - 03:30 PM

De-risking floating OSW

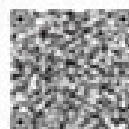
innovation, permitting, and LCOE optimization

03:30 PM - 04:45 PM

The port factor

driving OSW industrial growth and value creation

owr@magellancircle.eu



REGISTER HERE

7/9 OCTOBER
2026

TARANTO

WITH THE PATRONAGE OF



REGIONE
PUGLIA

PROMOTED BY



Port Network Authority
of the Ionian Sea
Port of Taranto



REGISTER NOW!

GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



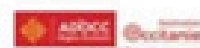
BRONZE SPONSORS



PARTNERS & PATRONAGES



SUPPORTER



Italia: Decaro chiede il rilancio del porto di Taranto come hub per l'eolico offshore

Il presidente della Regione Puglia, Antonio Decaro, ha chiesto al governo di dare attuazione alla decisione, già presa, di fare del porto di Taranto un vero hub per l'eolico offshore, individuando l'area come zona di accelerazione per la produzione industriale sulla base di un regolamento dell'Unione Europea. La richiesta arriva al termine di un tavolo a Palazzo Chigi con gli enti territoriali sul futuro dell'ex Ilva, in cui Decaro ha chiesto anche il blocco delle procedure di licenziamento nelle aziende dell'indotto, incentivi più mirati per l'insediamento di nuove imprese nell'area e sgravi fiscali pluriennali per chi assume personale proveniente dall'ex Ilva e dal suo indotto. Secondo Decaro l'incontro ha fatto emergere, anche da parte del governo, la consapevolezza che le misure proposte vadano attuate indipendentemente dagli esiti della vicenda giudiziaria sull'ex Ilva. Il presidente della Regione ha chiesto inoltre di allargare il tavolo permanente al ministero della Salute.

Unione Europea: per Procaccini l'eolico offshore serve all'autonomia energetica

L'eolico offshore è una tecnologia matura che merita attenzione, con investimenti necessari anche per il fotovoltaico offshore e un'accelerazione sulle concessioni: lo ha affermato l'eurodeputato di Fratelli d'Italia Nicola Procaccini, responsabile ambiente ed energia del partito e co-presidente del gruppo dei Conservatori al Parlamento europeo, intervenendo al quarto convegno nazionale di Aero, l'associazione delle energie rinnovabili offshore. Procaccini ha richiamato i limiti e la complessità del sistema autorizzativo italiano, e le ostilità che talvolta arrivano dai territori, in particolare da alcune Regioni. Per l'eurodeputato il mare rappresenta per l'Italia un giacimento di opportunità sia sul fronte fossile sia su quello rinnovabile, e le rinnovabili offshore vanno inserite, insieme alle altre fonti disponibili, in quel mix energetico necessario per la sicurezza e l'autonomia energetica del Paese.

Spagna: 1,5 miliardi per i porti nel 2027, spazio anche per l'eolico offshore

Il consiglio di amministrazione di Puertos del Estado, l'ente pubblico che gestisce il sistema portuale spagnolo, ha approvato il bilancio 2027, che prevede investimenti per 1,567 miliardi di euro. La quota principale, 913,8 milioni, andrà a infrastrutture per aumentare la capacità operativa dei porti; altri 321,8 milioni finanzieranno interventi di sostenibilità, in particolare sistemi Ops che permettono alle navi di collegarsi alla rete elettrica durante la sosta, riducendo le emissioni; 179,7 milioni sono destinati a migliorare gli accessi terrestri, soprattutto ferroviari, per spostare il trasporto merci dalla strada alla rotaia. Tra i progetti principali figura lo sviluppo di una piattaforma nel porto di La Coruña dedicata all'energia eolica offshore, insieme a un nuovo silo per lo stoccaggio di veicoli a Vigo, nuovi terminal e banchine a Valencia, Barcellona, Bilbao, Cartagena e Malaga, e un altro silo per veicoli a Santander. Il sistema portuale spagnolo prevede per il 2027 ricavi per oltre 1,4 miliardi di euro, il 4,6% in più rispetto al 2026, restando in grado di autofinanziare gli investimenti.

Germania: Borkum Riffgrund 3 entra in piena operatività commerciale

Il parco eolico offshore Borkum Riffgrund 3, nel Mare del Nord tedesco, ha avviato l'operatività commerciale il 31 agosto, raggiungendo una capacità installata di 913 MW. L'impianto, di proprietà congiunta di Ørsted e Nuveen Infrastructure, si trova a circa 72 chilometri dalla costa e comprende 83 turbine Siemens Gamesa da 11 MW ciascuna, su un'area di circa 75 chilometri quadrati. È il primo parco tedesco di Ørsted costruito senza sottostazione offshore: l'energia viene trasportata tramite cavi da 66 kV fino alla piattaforma di conversione DolWin epsilon, gestita dal gestore di rete TenneT. Turbine, fondazioni, cavi e navi di installazione provengono da Danimarca, Germania, Francia, Belgio e Paesi Bassi. L'elettricità prodotta, sufficiente per oltre 900.000 famiglie, è in parte coperta da contratti di fornitura a lungo termine per 786 MW complessivi, firmati con Amazon, BASF, Covestro, Google e il gruppo Rewe. Prima di Borkum Riffgrund 3, Ørsted e Nuveen avevano già completato Gode Wind 3, in grado di alimentare 250.000 famiglie tedesche.

Germania: Iberdrola avvia Windanker nel Mar Baltico

Il parco eolico offshore Windanker di Iberdrola, nel Mar Baltico tedesco, ha iniziato a immettere elettricità in rete il 31 agosto. Lo ha comunicato il gestore di rete 50Hertz, che ha completato i test di messa in servizio della connessione Ostwind 3: la maggior parte delle 21 turbine da 15 MW dell'impianto sta già fornendo energia alla rete ad alta tensione tedesca attraverso la piattaforma offshore di Jasmund, un collegamento sottomarino e terrestre lungo circa 100 chilometri, e la nuova sottostazione di Stilow, vicino Greifswald. Windanker è il terzo parco eolico offshore di Iberdrola nel Baltico tedesco, dopo Wikinger e Baltic Eagle: insieme formano l'Hub baltico dell'azienda, che supera 1,1 GW di capacità installata.

Marocco: la Bei apre lo studio di fattibilità per il primo parco eolico offshore a Essaouira

La Banca europea per gli investimenti (Bei) ha incaricato un consorzio internazionale dello studio di fattibilità per il primo parco eolico offshore del Marocco, al largo di Essaouira, sulla costa atlantica. Il progetto si inserisce nella strategia marocchina di crescita delle rinnovabili, che punta a superare il 50% di generazione elettrica da fonti pulite entro il 2030: la Bei aveva già segnalato il potenziale del Paese nell'eolico offshore e il suo possibile contributo a questo obiettivo. Lo studio dovrà verificare non solo la sostenibilità tecnica ed economica dell'impianto di Essaouira, ma anche le condizioni per la nascita di una filiera nazionale del settore, comprese le infrastrutture portuali, le competenze ingegneristiche, la logistica, le connessioni elettriche e le capacità industriali. Per il Marocco, che ha già consolidato la propria posizione nelle rinnovabili con grandi progetti solari ed eolici a terra, l'eolico marino rappresenta una nuova frontiera: secondo gli esperti, il passaggio decisivo sarà stabilire se il potenziale della costa atlantica potrà tradursi in una capacità di generazione offshore realmente operativa.

Stati Uniti: la California fa causa a Trump per il progetto eolico di Morro Bay

La California ha avviato una causa contro l'amministrazione Trump e la società Golden State Wind per l'accordo che ha cancellato un parco eolico offshore da 2 GW al largo di Morro Bay, sulla costa centrale dello Stato. Il procuratore generale Rob Bonta e la California Energy Commission sostengono che il Dipartimento degli Interni non avesse l'autorità legale per rimborsare a Golden State Wind 120 milioni di dollari in cambio della rinuncia alla concessione, e chiedono a un tribunale federale di annullare l'accordo. Il progetto, la cui cancellazione risale ad aprile, avrebbe dovuto alimentare circa 1,1 milioni di abitazioni. È la stessa strategia già utilizzata dall'amministrazione con RWE: il procuratore generale ha inviato all'inizio di settembre un'analogo diffida anche su quell'accordo, aprendo un periodo di 60 giorni prima di un'eventuale causa. Secondo la California, che punta a sviluppare fino a 25 GW di eolico offshore entro il 2045, i porti di Long Beach e Humboldt sono destinati a un ruolo chiave nell'assemblaggio delle turbine galleggianti.

Vietnam: al vaglio lo studio di fattibilità per il parco offshore Can Gio 2, da 6 GW

Il comitato popolare di Ho Chi Minh City ha esaminato il 20 agosto lo studio di fattibilità per Can Gio 2, un progetto eolico offshore da 6 GW proposto al largo del distretto di Can Gio, tra 10 e 18 chilometri dalla costa. L'impianto è promosso da una joint venture tra gli sviluppatori vietnamiti Xuan Cau Holdings e Trung Nam, ed è candidato all'inserimento nel Piano di sviluppo elettrico VIII aggiornato del Paese. Secondo il Global Wind Energy Council, il Piano fissa per il Vietnam un obiettivo di 6-17 GW di eolico offshore entro il periodo 2030-2035, e di 113-139 GW entro il 2050.

Taiwan: Ørsted completa la costruzione dei parchi Greater Changhua 2b e 4

Ørsted ha celebrato il primo settembre, a Taichung, il completamento delle principali opere di costruzione dei parchi eolici offshore Greater Changhua 2b e 4, da 920 MW complessivi, al largo della contea di Changhua. L'impianto, composto da 66 turbine Siemens Gamesa da 14 MW, entra ora nella fase finale di collaudo, con l'obiettivo di raggiungere la piena operatività commerciale entro il terzo trimestre del 2026. Con questa aggiunta, la capacità installata di Ørsted nel cluster di Changhua sale a 1,82 GW, sufficiente per circa due milioni di famiglie taiwanesi. Il progetto Greater Changhua 4, da 583 MW, è di proprietà congiunta di Ørsted e Cathay Life Insurance al 50%; per Greater Changhua 2, Cathay acquisirà invece una quota del 55%, con chiusura dell'operazione prevista dopo il completamento dei collaudi. Il governo taiwanese punta a una capacità eolica offshore compresa tra 24,7 e 27,9 GW entro il 2039, contro i circa 4,9 GW attuali.

Australia: al via la prima asta per l'eolico offshore, in palio 2 GW

Lo Stato australiano di Victoria ha aperto la prima asta per l'eolico offshore del Paese, con l'obiettivo di assegnare 2 GW di nuova capacità. La procedura riguarda impianti al largo della costa di Gippsland, nel sud-est dello Stato, individuata come area idonea allo sviluppo del settore. Una volta in esercizio, i parchi dovrebbero coprire i consumi di circa 1,5 milioni di abitazioni, contribuendo alla diversificazione del mix energetico e alla graduale uscita dal carbone. Gli operatori potranno presentare le offerte fino ad agosto 2027, con l'assegnazione dei contratti prevista nel 2028: la gara era già stata rinviata più volte su richiesta degli sviluppatori, per le incertezze sui meccanismi di finanziamento pubblico e per la necessità di realizzare le infrastrutture della nuova filiera. Victoria resta l'unico Stato australiano con obiettivi legislativi specifici per l'offshore: almeno 2 GW entro il 2032, 4 GW entro il 2035 e 9 GW entro il 2040. Il governo ha inoltre destinato 124,5 milioni di dollari australiani, circa 76,3 milioni di euro, al potenziamento di un terminale portuale per l'assemblaggio delle turbine prima dell'installazione in mare.



Aero Magazine è una pubblicazione mensile online di Aero Associazione delle Energie Rinnovabili Offshore

Sede: Piazza Madama 9, 00186
Roma (RM)
C.F. 96564570586
www.assoaero.org
Tel. 06.69451335

Direttore responsabile:

Fulvio Mamone Capria

Direttrice editoriale:

Stefania Divertito

Segreteria: Caterina Bagli

Per info, suggerimenti, news, contatti:
segreteria@assoaero.org

Curato da:
Storie Spettinate - storiespettinate.it



SUPPORT CLEAN ENERGY: PARTNER WITH US FOR OFFSHORE RENEWABLES

