



AGOSTINELLI, OSPITE AL MEETING DELL'AMICIZIA TRA I POPOLI A RIMINI

“Gioia Tauro è la nostra piccola Rotterdam. Ed ora un porto jonico per l'eolico”

La posizione dell'Italia nel bacino del Mediterraneo ha da sempre caratterizzato il nostro Paese come “piattaforma” fisica, culturale, economica e politica di ponte e di connessione tra tre continenti. Questa vocazione è stata vissuta ed interpretata in modi diversi a seconda del contesto storico ma viene oggi riproposta come strategica sia per il nostro Paese che per il contesto globale

In questo contesto, nella sessione intitolata “MARE NOSTRUM: IL MEDITERRANEO, NUOVO NODO DI CONNESSIONI” hanno preso parte Andrea Agostinelli, presidente Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Enrico Giovannini, ministro alle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Luigi Lucà, amministratore delegato di *Toyota Motor Italia*, Giampiero Strisciuglio, amministratore delegato e direttore generale di **Mercitalia Logistics**, Alberto Viano, amministratore delegato di *LeasePlan Italia* e nuovo presidente di *Aniasa*, Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, sharing mobility e automotive digital, mentre Marco Piuri, FNM general manager e *Trenord* CEO ha introdotto i lavori.

Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha centrato il proprio intervento sul livello di connettività del porto di Gioia Tauro e dei porti calabresi nel circuito del Mediterraneo. A Gioia Tauro, l'anno in corso è quello che vede cristallizzare il pieno sviluppo dell'intermodalità, grazie ai quotidiani collegamenti con gli hub intermodali di Bari, Nola, Padova e Bologna. Tra gennaio e luglio, il transito in porto ha registrato 423 treni, con una previsione di 900 convogli in un anno.

<<L'Italia, in difformità agli esempi nordeuropei, - ha detto Agostinelli - è da sempre caratterizzata da una “portualità diffusa”, ove porti storici servono un *interland* limitrofo. Certamente ciò è stato indotto anche dalla orografia della penisola e delle sue isole. La Calabria ha, invece, una portualità atipica. Grandi porti, artificiali e recenti (salvo Crotona nella sua parte vecchia e Vibo Valentia Marina), sorti non per servire un tessuto produttivo diffuso seppur limitrofo ma per alimentare distretti industriali specifici, che, per noti motivi, non si sono mai insediati>>.

Con lo sguardo rivolto a Gioia Tauro, Agostinelli ha illustrato il recente percorso di rilancio dello scalo: <<I terminalisti MCT e AUTOMAR lo hanno reso, oggi, un HUB di

rilievo regionale mediterraneo che opera nel panorama logistico internazionale. È il primo porto per connettività in Italia, - ha aggiunto - grazie ai suoi fondali e alla sua capacità di attrarre traffici containerizzati e automobilistici sulle navi più grandi di 401 LFT, poiché nel nostro porto è ubicato il più grande terminal contenitori europeo che si estende su una superficie di 1.700.000 mq. L'AdSP ha curato un'elevata infrastrutturazione: fondali più profondi, banchine perfette e performanti, nessuna necessità impellente di dragaggio, una nuovissima ferrovia portuale di cui evidenzio la realizzazione in un solo biennio. Abbiamo offerto all'Italia il primo porto potenzialmente "NORDEUROPEO": grande infrastrutturazione, in una zona non "cittadina", scarsamente antropizzata, capace di rifornire via "ferro" i distretti industriali del paese. Oggi si tratta di decidere se potenziare la capacità di portare container via ferro da Gioia Tauro al resto d'Italia, realizzando l'alta capacità ferroviaria. Non se ne parlerà prima del 2030, ahimè, ma l'ente portuale ha assolto pienamente la sua funzione!!!>>

<<Ma torniamo agli altri porti calabresi - ha così proseguito Agostinelli - per programmare un futuro e occasioni di sviluppo per la Calabria, specie occupazionale. E consentitemi la suggestione visionaria. Ritorno alla geografia/orografia, collegando fra loro molte delle missioni del PNRR. Stiamo immaginando per Corigliano Calabro e Crotona due porti che possano diventare degli *hub* di produzione di parchi eolici off-shore (ce ne sono tre in attesa di autorizzazione in Puglia e Calabria, con possibilità di servirne ulteriori anche all'estero). Strutture avveniristiche e all'avanguardia, installabili anche ad alte profondità poiché dotate di un corpo sommerso che garantisce galleggiamento autonomo. Queste turbine, alte come la Tour Eiffel, sarebbero interamente costruite e assemblate nei porti calabresi e poi traslate via mare nei parchi di produzione. Se Gioia Tauro è l'occasione per immaginare la nostra Rotterdam, che da sud alimenta il nord, l'eolico off-shore di ultima generazione - ha sottolineato Agostinelli - è l'occasione per garantire al sud un vantaggio energetico, creare una nuova filiera industriale, generare quantitativi enormi di energia rinnovabile e dare una opportunità irripetibile ad un territorio, se pensate che Corigliano - per fare un esempio - è un porto moderno e da sempre abbandonato a sé stesso, una immensa, inutilizzata cattedrale nel deserto. Una scelta strategica, soprattutto in termini occupazionali: questi insediamenti comporterebbero, per singolo parco eolico off-shore, 200 lavoratori diretti nei 5 anni di produzione e 100 lavoratori diretti nei 25 anni successivi di gestione>>.