

Porto di Trieste primo in Europa per i container trasportati su ferro

Zeno D'Agostino all'assemblea di **Federmanager** Fvg
I dirigenti di Wärtsilä e Fincantieri: il futuro è l'idrogeno

Luigi Putignano / TRIESTE

Motori navali green, una caratteristica attenta alle nuove tecnologie, una portualità all'avanguardia: di questo si è parlato nell'incontro su "Trieste, il mare e la mobilità green. Nuovi scenari post Covid-19" tenutosi a Trieste nell'ambito dell'assemblea ordinaria di **Federmanager** Fvg. È intervenuto, da remoto, il presidente di Confindustria Alto Adriatico, Michelangelo Agrusti, che ha sottolineato come sia «giusto spingere verso la green economy, senza per questo arrivare a un fondamentalismo verde perché non possiamo immaginare di diventare un Paese di orsi, lupi e monopattini».

La tavola rotonda, moderata dal vicedirettore de Il Piccolo, Alberto Bollis, ha sviluppato i nuovi scenari dello sviluppo delle tecnologie "green" applicate alla propulsione navale e alla portualità: «Il motore diesel - ha evidenziato Tirelli - continua a essere il più usato, anche se il futuro è nella propulsione a Gnl, nell'ibrido e, nel prossimo futuro, attraverso l'idrogeno». Una propulsione, quest'ultima, che per Fanara «non è ancora una tecnologia matura». D'Agostino ha affrontato anche la questione dell'elettificazione delle banchine dello scalo

triestino, per le quali c'è stato nei giorni scorsi un confronto con il presidente del consiglio, Giuseppe Conte, e il ministro per le infrastrutture, Stefano Patuanelli: «Abbiamo progettato di realizzare delle sottostazioni elettriche in vari punti del porto anche perché oggi la città non sarebbe in grado di elettrificare una nave bianca ormeggiata. Dato interessante è il fatto che, nel marasma dei decreti, ne è uscito uno che detassa il costo dell'energia nei porti».

E proprio sulla portualità green che l'intervento di D'Agostino ha snocciolato numeri molto interessanti, che fanno dell'hub portuale triestino all'avanguardia nel panorama europeo e mondiale. «Il porto di Trieste è il nono d'Europa per tonnellaggio totale - ha evidenziato D'Agostino, citando i dati di Eurostat, che indicano lo scalo triestino posizionato in classifica davanti al porto di Barcellona e subito dietro quello di Valencia. «Ma il dato ancora più significativo - ha proseguito - è il primato europeo, quindi mondiale, relativo alla percentuale dei container trasportati su ferro, che sono il 56 per cento del totale. Questo significa meno camion in strada e, quindi, meno inquinamento. Sviluppo che è frutto di inve-

stimenti importanti, pari a

200 milioni di euro, per le nuove o rinnovate infrastrutture ferroviarie, e di un architettura societaria che vede crescere le quote dell'Autorità portuale per quel che concerne la logistica su ferro. D'altro canto siamo l'unica autorità portuale nazionale a essere dotata di una direzione ferroviaria».

La tavola rotonda ha affrontato anche temi più connessi al lavoro aziendale in tempi di Covid con la diffusione dello smart working. Per il direttore dell'area business development di Wartsila Italia, Giulio Tirelli, «il tema del lavoro agile ha portato con sé dei vantaggi, come la flessibilità, e degli inevitabili svantaggi come l'intrinseca fusione vita privata-lavoro» e che, per il direttore newbuilding di Fincantieri, Daniele Fanara, «costringe a ripensare a un nuovo sistema di welfare». Problema quello dei limiti dello smart working da casa che "magari - come ha proposto il presidente dell'Autorità Portuale dell'Adriatico Nord Orientale, Zeno D'Agostino - si potrebbero risolvere «creando spazi di lavoro terzi poliaziendali che consentirebbe di sviluppare quella mobilità green possibile soprattutto sulle brevi di-



stanze". —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato