

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il trasporto fluviale chiama Roma ma De Berti invoca l'autonomia differenziata

Nicola Capuzzo · Sunday, September 29th, 2024

Mantova – “Visione e intermodalità”. All’insegna di queste due parole chiave è andata in scena a Mantova, a bordo della nave fluviale Andes Negrini, la terza edizione della “Giornata nazionale della navigazione interna” organizzata dal Propeller Club – Port of Mantua insieme ad Animp (Associazione nazionale impiantistica industriale), alla Provincia di Mantova e allo Studio legale Mordiglia.

A fare gli onori di casa è stato l’avv. Nicola Nardi che, insieme al collega di studio Enrico Salvatico, hanno scandito da moderatori le sessioni di lavoro in programma e i tempi di un evento che ha voluto attirare l’attenzione su un comparto ad oggi ancora troppo poco conosciuto e sfruttato da chi deve trasportare merci in Italia.

“Per la prima volta prende parte ai lavori anche il mare con la presenza dell’Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale” ha sottolineato Nardi, a cui hanno fatto eco le parole del collega avvocato Nicola Pascal, presidente del Propeller di Mantova e moderatore anch’egli della terza sessione sul trasporto passeggeri. “Il trasporto fluviale – ha sottolineato Pascal – è un punto di riferimento, con il porto di Valdaro, per il distretto produttivo del bresciano, soprattutto nelle spedizioni di project cargo”. Rimane però l’obiettivo prioritario di “sviluppare e semplificare il trasporto fluviale” per incrementarne l’utilizzo “anche al fine di ridurre le esternalità negative”.

Quanto (tanto) lavoro ci sia ancora da fare a livello in primis politico lo ha detto chiaramente la Vicepresidente della Regione Veneto, nonché Assessore alle Infrastrutture e trasporti, Elisa De Berti: “A Roma se si va a parlare di trasporto fluviale è arabo, non sanno cosa sia”. Secondo l’esponente leghista della giunta Zaia la navigazione interna “potrebbe essere un primo esempio di autonomia differenziata” perché “quando si chiede un intervento normativo a Roma, apriti cielo...”.

Sempre a proposito di novità normative Paolo Menegazzo, intervenuto in rappresentanza dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ha ricordato come “la Zona Logistica Semplificata di Venezia e Chioggia potrà rappresentare un ulteriore importante fattore destinato a dare nuovo impulso alla navigazione interna”.

Le ambizioni e i progetti non mancherebbero, a partire dalla spinta che arriva dalla vicina

Autostrada del Brennero, il cui direttore tecnico Carlo Costa ha sottolineato l'interesse a sfruttare al massimo le possibili sinergie per favorire un'intermodalità fra trasporto su strada e su fiume.

Idem dicasi per l'Interporto di Rovigo dove, secondo quanto annunciato dal presidente Primo Vitaliano Brassanin, sorgerà “una nuova area di 6.000 mq con banchina dedicata ai carichi speciali” e questo non potrà che incrementare l'appetibilità della navigazione interna per le aziende che vogliono e devono spedire sul fiume carichi fuori sagoma o di peso eccezionale.

Di particolare interesse è stato anche l'intervento di due importanti imprese che già oggi utilizzano il trasporto fluviale, ovvero Belleli e Fagioli.

Salvatore Poddighe, in rappresentanza della prima, pur ricordando la costruzione in proprio della chiatta Mastropeppe indispensabile per imbarcare la propria produzione, ha voluto sottolineare come permangano “criticità legate alla navigabilità della conca di Valdaro”. In particolare la speranza è legata all'aumento in altezza di alcuni ponti che oggi pongono un limite infrastrutturale importante all'export di impianti che da Mantova viaggiano fino a Marghera (ogni anno una decina sono le spedizioni fluviali organizzate da Belleli).

Poddighe ha anche raccontato un prossimo interessante progetto che riguarda la necessità di adattare la chiatta Mastropeppe per poter trasportare semilavorati da Mantova fino a Ortona, in Abruzzo, con navigazione interna e poi costiera in Mare Adriatico. Il progetto verrà realizzato nei prossimi mesi e prevede una struttura di copertura da installare sopra la stiva della barge.

A proposito invece di nuove sfide future il rappresentante di Belleli ha evidenziato il dover “fare sistema con altre realtà che utilizzano la rete interna del Fissaro Canal Bianco”, “verificare se i lavori programmati consentiranno di incrementare i limiti attuali di altezza massima trasportabile” per i loro project cargo e infine “rendere più efficienti le operazioni di carico e scarico a porto Marghera perché – ha proseguito – quando i clienti non mandano navi autosollevanti, incontriamo talvolta dei problemi” nelle operazioni di imbarco che generano extra-costi.

Alcune significative criticità sono state evidenziate anche da Pietro Mayer, key account manager di Fagioli, che ha in primis evidenziato come “sia pari allo 0,1% il peso del trasporto fluviale in Italia rispetto al 5,6% della media europea (il nostro Paese è in 15ma posizione a livello continentale)”. Le speranze future di sviluppo del trasporto fluviale sono appese al [Progetto Cristal](#), così come ad altri interventi ritenuti indispensabili, fra cui quello di [alzare il ponte di Rosolina](#) (Rovigo), intervento che consentirà il trasporto su chiatta di container in terza fila di altezza, e ancora i dragaggi del fiume Po fino al porto di Cremona.

“Serve fare squadra fra istituzioni, associazioni, porti, interporti e caricatori per superare criticità normative, vincoli infrastrutturali e per incentivare i traffici in salita al fine di bilanciare i flussi” ha spiegato Mayer. Che a proposito di difficoltà pratiche da affrontare ha segnalato quella per cui “a porto Marghera è difficile trovare banchine dove poter ormeggiare chiatte in attesa di sdoganamento, che quindi rimangono in attesa presso una banchina commerciale per più giorni”. Il prezzo per questa sosta inoperosa è di 1.000 euro/giorno per una barge, a cui bisogna aggiungere il costo per scaricare un collo: un pezzo da 130 tons spende 10.000 euro dal camion a sottobordo alla nave mentre ne costa 30.000 scaricare lo stesso collo dalla chiatta sempre sottobordo alla nave. Un chiaro esempio di quanto oggi il trasporto fluviale venga preso in considerazione dalle aziende solo nel caso in cui il trasporto stradale non sia in alcun modo un'opzione praticabile.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

BREAK BULK ITALY il 18 ottobre a Marghera: ecco i nomi dei relatori

This entry was posted on Sunday, September 29th, 2024 at 11:47 pm and is filed under [Porti, Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.