

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Fedeli (Belleli): “Al project cargo serve un corridoio pre-autorizzato al Nord e più operatività a Marghera”

Nicola Capuzzo · Sunday, October 20th, 2024

**Marghera (Venezia)** – Sono state diverse – di ampio respiro o più puntuali – le richieste e le rimostranze avanzate dalle grandi aziende italiane dell’impiantistica ai propri fornitori di servizi di trasporto nel corso del Business Meeting “Break Bulk Italy – Cosa serve al mercato delle merci varie e dei project cargo in Italia?” organizzato da SHIPPING ITALY, che questa mattina a Marghera ha messo di fronte la domanda e l’offerta che insieme compongono questo mercato nella Penisola.

Due di quelle di maggior peso sono state avanzate da Paolo Fedeli, presente in rappresentanza non solo di un colosso anche delle movimentazioni quali Belleli Energy Cpe – di cui è amministratore delegato – ma anche in qualità di presidente di Presidente Aipe (Associazione Italiana Pressure Equipment), raggruppamento che complessivamente “pesa con i suoi associati per 5 miliardi di euro, di cui l’80% destinato all’export”. Una produzione che per raggiungere i mercati esteri, ha spiegato Fedeli, in buona parte si dirige proprio verso Marghera, scalo storicamente vocato alle movimentazioni di carichi project cargo.

“Sentiamo però l’assenza di un corridoio terrestre pre-autorizzato nel Nord Italia: i problemi dei trasporti eccezionali in Italia sono perlopiù legati al rilascio dei permessi” ha evidenziato Fedeli, per il quale le realtà di settore spesso “hanno capacità di produrre ma non di accedere ai mercati di riferimento”.

Si tratta di una problematica di cui la stessa Belleli tuttavia non soffre molto, avendo puntato da tempo sullo sfruttamento dell’idrovia – anche grazie all’acquisto nel di una barge autoaffondante. “Siamo dovuti diventare armatori” ha commentato il manager, evidenziando come anche questa scelta non sia esente da criticità. “La nostra barge è autorizzata alla navigazione fluviale ma non a quella marittima, quindi non possiamo uscire dalla laguna di Venezia e utilizzarla ad esempio per attività di logistica intragruppo, dovremmo fare modifiche di classe”. Un altro limite è rappresentato dalla presenza di ponti a bassa quota che rendono impossibile il trasporto di manufatti più pesanti, nonostante il mezzo sia autoaffondante. Ma qui – ha aggiunto il manager – “il pubblico ha fatto il suo, avviando con i fondi del Pnrr vari progetti per innalzare le loro altezze, con interventi che ci permetteranno di guadagnare 1.500 millimetri”. Anche risolte poi queste criticità, relativamente alla modalità fluviale – utilizzata tra gli altri anche da Versalis – resta almeno un altro nodo da risolvere: “l’assenza di carichi controcorrente, che permetterebbero di risparmiare viaggi a vuoto”.

Ipotizzando però anche un percorso fluido e ottimizzato dei carichi eccezionali, via strada o

percorsi fluviali, un'altra strozzatura secondo l'Ad di Belleli Energy è però nella stessa Marghera. "L'operatività del terminal multiservice (di Fhp, ndr) – ha dichiarato Fedeli – è subottimale, c'è un limite di capacità di sollevamento di 200-270 tonnellate" ha evidenziato spiegando come spesso si opti quindi per l'utilizzo di navi bigate "per trasporti speciali, che però hanno certi costi e tempi". Una polemica che però si è spenta sul nascere dato che alla punzecchiatura l'Ad di Fhp Paolo Cornetto, pure presente tra i relatori, dopo aver precisato che nel terminal "spesso arrivano navi bigate perché queste gru mancano anche a destinazione", si è detto pronto a valutare nuovi investimenti in equipment, così come più in generale ad accogliere le istanze avanzate dalla clientela nel corso della mattinata. Sul punto va registrato infine anche il punto di vista di Matteo Fortuna, Managing director di Bbc Chartering Genova, che quindi in rappresentanza della parte armatoriale (nella fattispecie di navi bigate, come lui stesso ha sottolineato) ha aggiunto: "Se fossi nel terminalista, non comprerei una gru con portata di 500 tonnellate per gestire magari 20 pezzi all'anno. problematica piuttosto la rapidità delle operazioni, qui ci mettiamo tre giorni, in Nord Europa un giorno e mezzo".

**F.M.**

**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**

This entry was posted on Sunday, October 20th, 2024 at 8:00 pm and is filed under [Navi, Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.