

# Il trasporto fluviale 2007



Le evoluzioni recenti del trasporto per acque interne, nel nostro Paese, mostrano una tendenza alla crescita per alcune tipologie di merci, anche se con peso e percentuali diverse rispetto alle maggiori idrovie europee. E' innegabile che le vie navigabili giocano un ruolo maggiore nelle Regioni che attraversano e che possono servire direttamente. Dati del 2005 rilevano un trasporto fluviale al 3% in Francia, 12% in Belgio, 15% in Germania e 43% in Olanda, attraversata da una fitta rete di canali e fiumi che hanno come terminale uno dei più importanti porti del mondo: Rotterdam. La rete

italiana, concentrata esclusivamente al nord, offre condizioni geografiche limitate, che solo in parte possono essere superate dal collegamento con il corridoio proposto dal mare Adriatico. Inoltre, le caratteristiche tecniche della stessa rete sono ancora eterogenee con prevalenza per la navigazione di navi di 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> classe. La capacità e il ruolo delle vie d'acqua è fortemente legato al tessuto produttivo ed alla connessione con il territorio che le circonda. Nel 2007 il trasporto nel sistema idroviario padano-veneto ha mantenuto le stesse caratteristiche del precedente biennio, con un aumento sensibile delle merci secche alla rinfusa (cereali e

sfarinati) che nell'area mantovana hanno avuto un aumento di quasi il 90%. Si stanno affrancando e consolidando alcune tipologie tipiche di merci nel trasporto via acqua: le rinfuse secche, i prodotti chimici, i prodotti energetici e gli inerti. Sono ancora poche, ma è già un buon punto di partenza. I cereali e gli sfarinati, complessivamente, sono aumentati di circa il 20%, sostenuti da una politica di incentivi del porto di Mantova e dal trasporto di un fornitore-armatore che ha la sua area di distribuzione a nord del Po. Anche il gas dell'area cremonese è aumentato di quasi il 50% rispetto all'anno precedente, malgrado le difficoltà impo-

	2005 (tonnellate)	2006 (tonnellate)	2007 (tonnellate)
<b>Porto di Rovigo</b> (via Fissero)	89.952 (sfarinati e cereali) <b>s</b>	110.275 (sfarinati e cereali) <b>s</b>	87.375 (sfarinati e cereali) <b>s</b>
<b>Porto di Mantova</b> (via Fissero)	47.544 (sfarinati e cereali) <b>s</b>	67.021 (sfarinati e cereali) <b>s</b>	117.949 (sfarinati e cereali) <b>s</b>
<b>Porto di Cremona</b> (via Po)	-	-	3.750 (trasporti eccezionali) <b>d</b>
<b>Attracchi industriali Mantova</b> (via Fissero e Po)	145.000 (chimici) (132.000 <b>d</b> ; 13.000 <b>s</b> ) 12.000 (trasporti eccezionali) <b>d</b>	152.000 (chimici) (141.000 <b>d</b> ; 11.000 <b>s</b> ) 14.000 (trasporti eccezionali) <b>d</b>	140.000 (chimici) (130.000 <b>d</b> ; 10.000 <b>s</b> ) 21.250 (trasporti eccezionali) <b>d</b>
<b>Attracchi industriali Cremona</b> (via Po)	81.752 (gas) <b>s</b>	42.052 (gas) <b>s</b>	64.134 (gas) <b>s</b>
<b>Banchina Pontelagoscuro</b> (idrovia ferrarese)		585 (trasporti eccezionali)	675 (trasporti eccezionali)
<b>Attracco Ostellato</b> (idrovia ferrarese)	88.286 (ghiaia, argilla) <b>s</b>	96.000 (ghiaia, argilla) <b>s</b>	42.800 (ghiaia, argilla) <b>s</b>
<b>TOTALE</b>	<b>464.534</b>	<b>481.933</b>	<b>477.933</b>
<b>Attracchi industriali privati sul Po</b>	1.570.410 (inerti del Po)	1.534.480 (inerti del Po)	1.565.567 (inerti del Po)

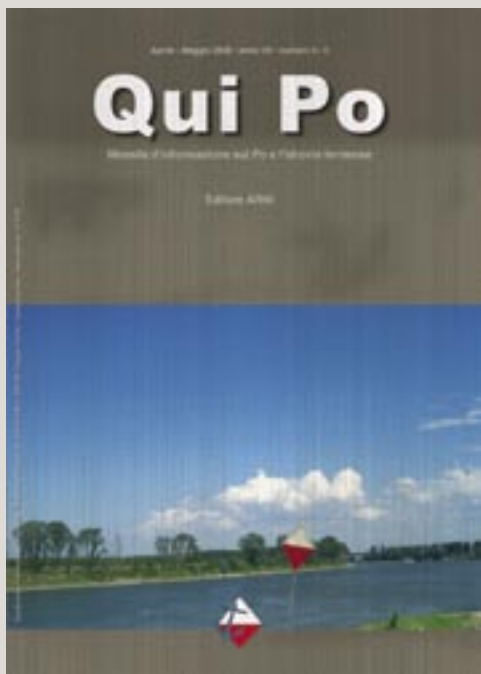
**s** = salita; **d** = discesa

Porti / accessi marittimi: Marghera (125.000 t); Chioggia (205.324 t); Portolevante (104.134 t); Portogaribaldi (42.800 t).

Armamento utilizzato:

per il Po e Fissero / Tartaro / Canalbianco quasi esclusivamente convogli a spinta, mediamente in numero di 6 (spintore più chiatte) con portata media 1000/1200 t, per l'idrovia ferrarese n. 2 fluviomarittime con portata media 1300 t.

Convoglio a spinta sul Po - prodotti energitici-gas



In copertina:  
Il Po e un segnale di "prosegui"

Convoglio a spinta sul Po - prodotti chimici



ste alla navigazione dai bassi fondali del Po a causa delle prolungate condizioni di magra. E' risultato sostanzialmente stabile il movimento dei prodotti chimici, in quanto tarato sulla produttività degli insediamenti industriali mantovani. Anche gli inerti del Po hanno una movimentazione, la più rilevante di tutto il trasporto idroviario, che si è assestata ed è dettata dalle capacità delle imprese per la lavorazione delle sabbie e dalla collocazione delle cave inserite all'interno dei piani delle attività estrattive. Un ragionamento a parte deve essere fatto per gli inerti non autoctoni e provenienti dai paesi d'oltre Adriatico e dal sud Italia. Riguardano un mercato di estremo interesse per i distretti industriali e per le opere idrauliche, dove, però, il trasporto idroviario non riesce ancora a fare la differenza rispetto alle altre modalità. Le infrastrutture per accoglierli ci sono: mancano la flotta e l'economicità del trasporto. Un'altra filiera interessante potrebbe essere quella del container, che soffre degli stessi problemi ed anche di scarsa organizzazione logistica. I trasporti eccezionali fanno la loro parte e

utilizzano la via d'acqua, sostenuti quasi esclusivamente da una grande industria meccanica, la Bellelli, che esporta in tutto il mondo e può sfruttare il trasporto idroviario in quanto situata a ridosso dei laghi di Mantova e dotata di una propria banchina. Diversamente da quanto dovrebbe essere, il trasporto fluviale in Italia soffre di competitività economica, dovuta anche al fatto che i viaggi delle navi o convogli hanno un percorso, in salita o discesa, sempre a vuoto che incide sui costi. In Francia il costo del trasporto varia in funzione delle dimensioni delle navi. In media è di 2,5 centesimi di euro per t-km (c€/t-km) per i piccoli convogli e di 2 c€/t-km per le classi più grandi. Nel nostro sistema idroviario i costi sono di circa 4÷4,5 c€/t-km. Bisogna unire gli sforzi per tornare a riscoprire le vie d'acqua e credere nella loro modernità, anche nella società del terzo millennio. Nonostante i deficit con cui le idrovie hanno lavorato ed i problemi che devono ancora affrontare, possono diventare nuovamente un mezzo di trasporto affidabile da considerare nelle politiche di sviluppo. (i.g.)