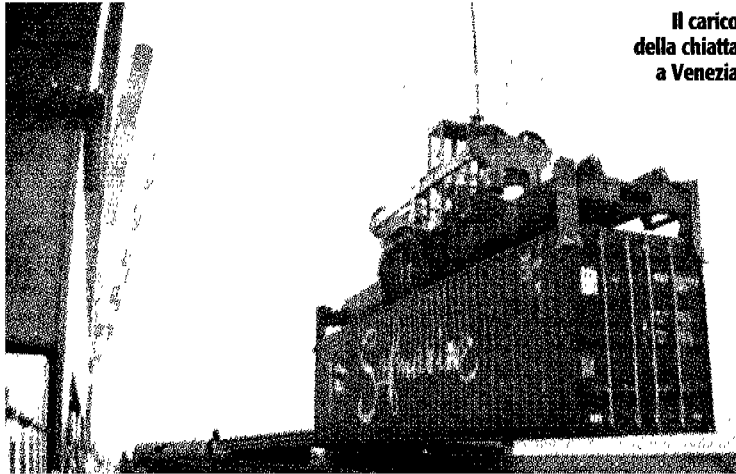


Tav d'acqua Venezia-Mantova il container naviga sulla chiatta

In viaggio da ieri: a pieno carico corrisponde a due treni o 70 camion, per 100mila teu l'anno. A bordo anche un Parco giochi. Presto il prolungamento a Cremona, poi alle porte di Milano



Il carico
della chiatta
a Venezia

E ancora in viaggio: basta correre al porto fluviale di Mantova per veder arrivare, a fine mattina, il primo trasporto container su chiatta, partito ieri pomeriggio dal porto di Venezia. I container oggi sono poche decine, ma possono arrivare a 70: pari a due treni o 70 camion, consumando molto meno. Con un po' di lavori per assicurare il pescaggio lungo il Po, i container potranno arrivare a Cremona, e perfino, attraverso i canali navigabili, a Pizzighettone, dove c'è un deposito container (che divenne tristemente noto quando vi si scoprirono abbandonate le case mai consegnate ai terremotati della Campania): due passi da Lodi, alle porte di Milano, non lontana dalla Brebemi, quando ci sarà. Significa far entrare il trasporto via mare nel cuore della Padania, dove su gomma e (poca) ferrovia circolano merci e servizi pari a un terzo del Pil: in prospettiva un affare gigantesco, ed ecosostenibile. Il servizio, per ora bisettimanale, è già attualmente potenziabile fino a cinque andate/ritorno al giorno, e vale almeno 100mila teu l'anno: il movimento di un porto non piccolissimo. È svolto dalla Fluviomar, con-

trollata dall'Autorità portuale di Venezia e partecipata da Multiservice, Fagioli Group, Ferroviaria Servizi, Promologistica, Provincia di Mantova, Pagnan e Cargill.

Il primo viaggio container (per la cosiddetta rinfusa esiste già da un anno un servizio analogo, ma con prospettive modeste) proviene dalla Spagna ed è diretto in Lombardia, compreso un intero Parco giochi per bambini. Ma si deve pensare soprattutto alla direzione opposta: dalla Lombardia, via acqua, porto di Venezia (il terminal Vecon, utilizzato da 25 compagnie internazionali, è il punto di arrivo delle navi e di imbarco sulla chiatta) e mare Adriatico, verso i mercati del mondo.

Bassi consumi energetici (17% rispetto alla strada, la metà del ferro, per km/t di merci trasportate), modeste emissioni inquinanti (rimorchiatori e spingitori lungo i canali navigabili, realizzati e un tempo intitolati a Mussolini), costi ridotti a un settimo della strada, sicurezza e tecnologie satellitari di gestione e controllo, come sul Danubio. Prossima tappa, dogana e terminal container nel porto fluviale di Mantova.

A.Cia

