

AIPE

Da Genova ad Ancona sono ad alto rischio i trasporti eccezionali

Tosto: unico Paese al mondo che perde ordini a causa di una rete stradale

Michele Romano

Le autostrade fluviali per i carichi più lunghi e pesanti, risolvendo in parte le criticità di una rete stradale malmessa, autorizzazioni più flessibili e veloci per i percorsi un maggiore coordinamento tra Regioni, Province ed enti gestori delle strade. Sono le proposte di Aipe, l'associazione italiana pressure equipment, che riunisce un centinaio di aziende della caldalleria, comparto che vanta in Italia un giro d'affari complessivo di 25 miliardi (il 90% generato dalle esportazioni) e occupa quasi 45 mila addetti. Si tratta di muovere trasporti eccezionali destinati ai grandi impianti chimici, petrolchimici, oil&gas e a produzione di energia di tutto il mondo, su una viabilità nazionale, che il presidente Luca Tosto non esita a definire «drammatica»: su 25 mila chilometri di strade, i percorsi critici su cui transitano i trasporti eccezionali per arrivare al porto più vicino sono una decina.

Da qui la proposta di far arrivare le attrezzature a pressione, almeno le componenti finite, che possono raggiungere anche gli 100 metri di lunghezza con un peso che supera le duemila tonnellate, facendole viaggiare su una chiatta dal porto fluviale più vicino. Una scelta all'insegna del green, che toglie traffico dalle strade, anche se la navigazione è condizio-

nata dalla profondità dell'acqua e dalle condizioni meteo perché il fiume sia praticabile. Di conseguenza, sono fruibili solo corsi d'acqua di grande portata come il Po e le idrovie artificiali, come la Fissero-Tartaro-Canalbiano, che grazie ad un sistema di chiuse consente la navigazione in tutti i periodi dell'anno. Aipe ne sta parlando al Mit, insieme al progetto che prevede azioni di monitoraggio, manutenzione ed eventuale rinforzo sui ponti esistenti, con il coinvolgimento del genio civile o di quello militare, perché «il fiume non può essere un'alternativa al trasporto su gomma, che conviene comunque salvaguardare». Proprio sul fronte dei percorsi stradali, Tosto sta dialogando con Anas per individuare «alcune viabilità certificate, dove le aziende potranno qualificarsi per determinati percorsi, in modo da snellire gli iter autorizzativi, che possono durare anche un mese». Alle aziende viene anche richiesto di effettuare verifiche sulla stabilità e sulle condizioni dei ponti a proprie spese, «un ulteriore e pesante aggravio di costi, dal momento che le aziende pagavano già indennizzi per l'usura delle strade». Il rischio è che gli operatori stranieri non facciano più ordini per componenti di heavy industry in Italia: «Se non si trovano soluzioni in tempi rapidi - chiude Tosto, ottimista su un cambio di passo - saremo l'unico Paese al mondo a perdere ordini a causa di una rete stradale non idonea: un paradosso per una nazione che ha sempre favorito il trasporto su gomma»

© RIPRODUZIONE RISERVATA