

Capitolo 11

# **Il settore idroviario**



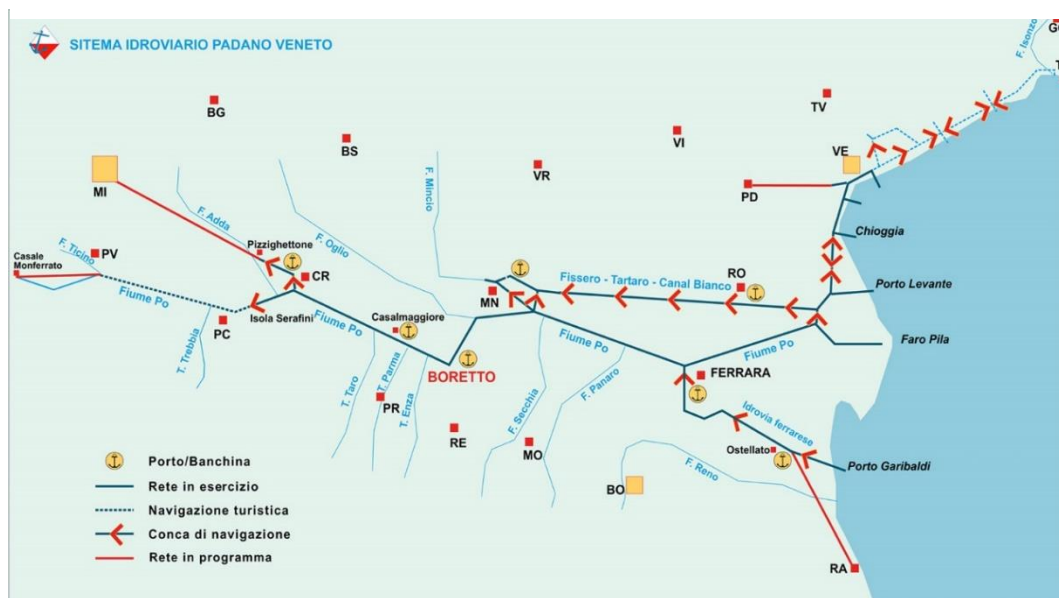
# 11 Monitoraggio del settore

## 11.1 INQUADRAMENTO GENERALE

### 11.1.1 La rete idroviaria: il sistema idroviario padano veneto

Il **sistema idroviario padano veneto**, definito dal Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 753 del 25/6/1992 e previsto dalla Legge 380/90, ha un'estensione di **957 km** di cui i **km utilizzabili a fini commerciali sono 564**, costituiti in prevalenza dall'**asse portante** del fiume **Po**, affiancato dal canale **Fissero Tartaro Canal Bianco** fino al Po di levante (sbocco in mare a nord del sistema) e dall'**idrovia ferrarese** (sbocco a mare a sud del sistema).

Figura 210  
Sistema idroviario padano veneto



Conclusa finalmente la realizzazione della **nuova conca di Isola Serafini**, e completati i lavori di dragaggio e di segnalamento necessari a monte, potranno aggiungersi **altri 37 km** (da Cremona a Piacenza).

Il Sistema idroviario padano veneto è inoltre inserito a pieno titolo negli strumenti programmatici dell'Unione Europea entro i corridoi TEN-T e fa parte di quello che è chiamato Corridoio Mediterraneo n. 3. Il posizionamento del nostro sistema idrovario nel contesto europeo rileva che la rete navigabile italiana ha una grande valenza europea e persegue gli obiettivi del PNRR, infatti è contenuta nella programmazione europea "Next generation UE" e nella Project List delle reti Ten-T; lo sviluppo e il rilancio del sistema idroviario padano veneto può avere inoltre un impatto sulla decarbonizzazione, sullo shift modale e sullo sviluppo del turismo.

Da un punto di vista infrastrutturale il **Po**, **massimo fiume italiano lungo circa 650 km**, scorre per i primi 250 km in alveo naturale senza arginature, mentre nei successivi 400 km si sviluppa entro un imponente complesso arginale, all'interno del quale nel primo dopoguerra sono iniziati i lavori di sistemazione dell'alveo di magra. Per renderlo navigabile fu realizzato un **sistema di pennelli** che avevano lo scopo di dare all'alveo di magra un profilo unicursuale, per concentrare le energie della corrente e mantenere così l'officiosità del canale di navigazione. Tale sistemazione è stata effettuata

solo nel tratto compreso tra Cremona e foce Mincio, mentre i problemi dei bassi fondali riguardano attualmente soprattutto la parte più a valle dell'asta del Po, quella non regimata.

Nel contesto della riqualificazione di tutta l'asta sono in corso di progettazione la sistemazione dei pennelli esistenti tra Cremona e foce Mincio, poiché nel corso dei decenni hanno modificato la loro efficacia, oltre alla progettazione di nuovi pennelli, tra foce Mincio e Volta Grimana, al fine di ottenere lo stesso effetto positivo su tutta l'asta. La **sistemazione a corrente libera** è anche una modalità ambientalmente sostenibile di regimare le acque.

Grazie infatti agli esiti dello studio denominato 365 Po River Sistem, sostenuto assieme alle altre Regioni dell'Intesa Interregionale, le regioni si sono orientate definitivamente verso la scelta di intervenire attraverso la sistemazione a corrente libera rispetto alla scelta della regimazione, in quanto questa tipologia di intervento oltre ad essere più economica e quindi più facilmente attuabile rispetto al reperimento delle risorse, ha anche tempi e modalità di esecuzione che la rendono più aderente alle caratteristiche morfologiche del fiume ed è indubbiamente più sostenibile dal punto di vista ambientale.

Lungo l'asta del Po e le idrovie collegate ci sono porti e banchine fluviali. I **porti commerciali** pubblici sono:

- il porto di Cremona;
- il porto di Mantova (sul Fissero-Tartaro-Canalbianco);
- la banchina fluviale di Boretto o Terminal dell'Emila Centrale (TEC);
- il porto di Rovigo (sul Fissero-Tartaro-Canalbianco);
- i porti di Revere e Ostiglia in Lombardia, ultimati recentemente.

I **porti e gli approdi turistici sono numerosi** (anche se non sempre di qualità), tanto è vero che ogni comune rivierasco ne ha uno o più di uno, e vi è anche un **discreto numero di banchine private a uso commerciale**, cioè infrastrutture collegate ad attività insediate lungo il sistema idroviario e regolarmente concessionate, che tutto sommato sono quelle che segnalano la maggior vivacità di movimento.

Riguardo alla specifica tematica turistica, gli operatori turistici presenti attualmente sul sistema idroviario sono complessivamente 13, rispetto ai 20 che erano presenti una decina di anni fa, di cui 5 sul territorio regionale, che operano con varie modalità, legate sia all'organizzazione di escursioni giornaliere e crociere, che al nolo di imbarcazioni per la pesca sportiva o al nolo di Houseboat; vi sono poi anche alcune agenzie di Viaggio che operano con flotte e imbarcazioni degli altri operatori, ma promuovendo così il turismo fluviale.

Riguardo alla specifica tematica turistica, gli operatori turistici presenti attualmente sul sistema idroviario sono complessivamente 13, rispetto ai 20 che erano presenti una decina di anni fa, di cui 5 sul territorio regionale, che operano con varie modalità, legate sia all'organizzazione di escursioni giornaliere e crociere, che al nolo di imbarcazioni per la pesca sportiva o al nolo di Houseboat; vi sono poi anche alcune agenzie di Viaggio che operano con flotte e imbarcazioni degli altri operatori, ma promuovendo così il turismo fluviale.

### 11.1.2 Utilizzo della rete a fini commerciali

Il **trasporto merci sul fiume** ha mantenuto una certa vivacità fino agli anni '70, calando poi progressivamente. L'efficienza e l'economicità (se non si tiene conto dei costi collettivi ed esterni) del trasporto su gomma hanno indotto molti imprenditori ad abbandonare l'idrovia.

Le idrovie offrono attualmente una riserva di capacità notevolissima utilizzabile con interventi limitati e a condizione di essere integrate in un sistema di trasporto combinato, è però necessario anche il coinvolgimento degli interessi produttivi locali con la predisposizione di piani industriali delle aree limitrofe all'asta fluviale che mettano effettivamente a frutto gli investimenti pubblici attraverso impegni effettivi degli stakeholders.

Propongono anche grandi vantaggi in tema di sicurezza e di rispetto dell'ambiente: si stima che i costi esterni, che comprendono quelli relativi all'inquinamento (acqueo, aereo, del suolo ed acustico), al consumo di territorio ed a incidenti, relativi alla navigazione interna siano stimabili, per tkm di merce trasportata, ad 1/18 di quelli della strada.

**Tabella 95**  
**Costi esterni dei modi di trasporto**  
**indici: strada = 100**

	strada	ferrovia	idrovia
incidenti	100	6,3	1,0
inquinamento acustico	100	173,0	0,0
inquinamento dell'aria	100	12,3	14,4
inquin. dell'acqua e del terreno	100	0,0	0,0
effetto barriera	100	0,0	0,0
consumo di suolo	100	32,8	0,0
<b>TOTALE</b>	<b>100</b>	<b>22,5</b>	<b>5,4</b>

fonte: elaborazioni da *Aufschwung Binnenschiffart*

Ai vantaggi in termini di costi esterni vanno aggiunti quelli relativi al risparmio energetico: le idrovie propongono un consumo energetico per tonnellata trasportata che è inferiore a quello ferroviario e circa un terzo di quello stradale.

**Tabella 96**  
**Consumi energetici nel trasporto merci**  
litri gasolio per tkm

strada	ferrovia	idrovia
4,1	1,7	1,3

fonte: elaborazioni da *Aufschwung Binnenschiffart*

In effetti il costo del trasporto su idrovia è, per tkm di merce movimentata, sensibilmente minore a quelli su ferrovia e soprattutto su strada. Rispetto a quest'ultima esso può esser ritenuto, in Italia, del 20 - 30% inferiore. Questo confronto riguarda naturalmente le merci adatte ad essere avviate per idrovia e reti di trasporto egualmente integrate e collegate nel sistema produttivo. Resta indubbiamente da risolvere il limite legato alle rotture di carico che inevitabilmente si presentano ed ai tempi di viaggi dilatati rispetto al trasporto su gomma, che rappresentano un deterrente per i privati rispetto all'uso di questa modalità di trasporto.

Con il **2021** inizia la ripresa post Covid. Sulla via d'acqua il recupero dei traffici resta condizionato dalle carenze in termini di flotta e operatori. Il trasporto ha interessato il porto di Cremona e soprattutto il porto e le banchine industriali del sistema portuale mantovano, che possono sfruttare la costante navigabilità del Fissero Tartaro Canalbianco, oltre che il porto di Rovigo e le banchine lungo il Po Brondolo.

Poco utilizzate rimangono invece le banchine affacciate al fiume Po, se non per traffici di inerti a carattere locale. Nel 2021 trova conferma l'importanza della via navigabile per i carichi eccezionali, che rappresentano un'importante realtà industriale per il Paese.

Il valore di tali trasporti, che si colloca in una filiera importante dell'industria manifatturiera italiana, non è rappresentabile con le sole tonnellate del carico; si tratta in molti casi di manufatti speciali che rientrano in commesse di grande valore e che vedono protagoniste nel mondo le aziende italiane. Inoltre, il valore aggiunto del trasporto via acqua per i carichi eccezionali è quantificabile anche nei minori costi di congestionamento sulla rete stradale.

Per le rimanenti merci prevalgono, come tipologie, quelle chimiche dirette a Mantova. Riguardo il ruolo del trasporto idroviario in Italia, si sta riflettendo sul contributo che questo segmento del più vasto settore dei trasporti potrà dare per il raggiungimento degli obiettivi della transizione ecologica, che hanno avuto un grande rilancio, a seguito degli impegni dell'intera comunità internazionale sul fronte energetico ed ambientale.

In un contesto di aria gravemente inquinata e afflitto da una cronica congestione delle strade, qual è la pianura padana, anche un settore che è attualmente marginale, potrà giocare un ruolo nei prossimi anni, anche grazie agli investimenti già programmati per la sistemazione del Sistema Idroviario Padano Veneto.

**Figura 211**  
**Convoglio chiatta-spintore in Po**



L'anno **2022** è stato purtroppo l'anno della Grande Magra del fiume Po, che ha condizionato fortemente la navigazione commerciale, sia merci che passeggeri, pesantemente compromessa per quasi 10 mesi.

La navigazione si è concentrata per la maggior parte dell'anno sull'idrovia Mantova-Venezia (canale Fissero Tartaro Canalbianco) che ha garantito sempre adeguati tiranti d'acqua, pur dovendo far fronte ad alcune Po, dopo un lungo periodo siccitoso che ha interessato l'intero bacino idrografico.

Il Po è stato navigabile solo in un breve periodo dell'anno, soprattutto dopo le piogge autunnali; basti pensare che nel tratto Cremona – Foce Mincio (120 km), dove l'alveo di magra è interamente sistemato con opere di regolazione di tipo longitudinale, si è passati per i pescaggi di almeno 2,00 m dai 150 giorni di navigabilità del 2021 a 18 giorni nel 2022. Il porto di Cremona è rimasto quindi inattivo per la maggior parte del 2022, anche per la contemporanea esecuzione di lavori di manutenzione straordinaria alla conca di accesso parte fiume.

I traffici più rilevanti sul Po hanno riguardato i carichi eccezionali trasportati nel porto di Cremona, mentre per le banchine mantovane e per la parte Veneta le tipologie di merci più movimentate sono stati i semilavorati metallici e le apparecchiature elettromeccaniche.

Per cercare di dare un nuovo impulso all'utilizzo della modalità acqua per il trasporto merci la regione ha attivato, nel 2022, una nuova legge (LR 24/2022), che trae fondamento dalle precedenti LR 10/2014 e LR 30/2019, che prevede per il successivo triennio il finanziamento di interventi volti a perseguire la crescita del trasporto ferroviario e fluviale/fluviomarittimo delle merci mediante la realizzazione di servizi aggiuntivi che consentano da un lato una riduzione dell'inquinamento ambientale e dall'altro l'incremento della sicurezza della circolazione, mettendo a disposizione complessivamente 6.400.000 € distribuiti in 3 annualità, di cui il 90% destinato al trasporto ferroviario e il 10% destinato al trasporto fluviale e fluviomarittimo nell'ambito del regime de minimis. Nei fatti anche questo terzo bando di finanziamenti, come quelli del 2014 e del 2019, non ha visto la partecipazione di alcun operatore, ma non per questo la Regione intende interrompere il sostegno alla navigazione interna per la quale in futuro potrà essere studiata la più opportuna forma di incentivazione.

Infine, un'altra azione necessaria da intraprendere al fine di creare agevolazioni al trasporto fluviomarittimo è legata al **riordino del sistema tariffario portuale**. Ciò diviene sempre più pressante poiché si sono completamente azzerati i viaggi per il trasporto di coils che si erano sviluppati tra il porto di Ravenna e il porto fluviale di Mantova, anche a seguito della non competitività economica dovuta in parte alle elevate tariffe portuali richieste, che, in applicazione della normativa nazionale, trattano le chiatte fluviomarittime allo stesso livello tariffario delle navi.

Si riporta di seguito una tabella contenente i **dati attualmente disponibili relativi al traffico merci sul sistema idroviario**. Si precisa che la rilevazione di questi dati è affidata esclusivamente ai passaggi attraverso le conche di navigazione e agli scarichi effettuati sulle banchine presenti nel sistema. L'armamento utilizzato nel corso del 2021 e 2022 è sostanzialmente costituito per il Po e Fissero / Tartaro / Canalbianco quasi esclusivamente da convogli a spinta, mediamente in numero di 4 (spintore più chiatte) con portata media 1000/1200 t; n. 1 fluviomarittima con portata media 1300 t per il Po; circa 10 motonavi per il trasporto degli inerti del Po.

**Tabella 97**  
**Traffici idroviari**  
(Anni 2019-2022)

Porti	2019 (tonnellate)	2020 (tonnellate)	2021 (tonnellate)	2022 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	150 (semilav. metal)s	20 (materiali da costruz)	700 (apparecchiature elettromec)	142 (apparecchiature elettromec)
	270 (semilav. metal)d	31 (metallurgici)	1.330 (semilav. metal) 1.049 (chimici)	1000 (semilav. metal)
Canale Po- Brondolo			13.064 (inerti)	1.722 (apparecchiature elettromec)
			2.183 (altre merci)	348 (semilav. metal) 1.188 (altre merci)
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	1.356 (app. elettr.) d	1.705 (semil. metal) s		8.419 (apparecchiature elettromec)
	1.140 (semilav. metal) s			9.852 (semilav. metal) 3.524 (altre merci)
Attracchi industriali Mantova- (via Fissero e Po)	26.000 (chimici) d	36.090 (chimici) d	29.000 (chimici)	
	10.000 (semilavorati, metalli) d	15.000 (semil.metal) d	34.700 (semil. metal)	
Banchina di Viadana (via Po)				
Porto di Cremona (via Po)	3.405 (semilav. metal) d	6.294 (semil.metal) d	1.000 (rottami) s	20.000 (trasporti ecc)
			3730 (semil.metal)	
Attracchi industriali Cremona (via Po)	--	--	valore non rilevato	--
Banchine (idrovia ferrarese)	--	--	valore non rilevato	--
Banchine mantovane: Roncoferraro (Fissero) S.Benedetto Po, Revere (Po)	valore non rilevato	valore non rilevato	valore non rilevato	valore non rilevato
<b>TOTALE</b>	<b>42.321</b>	<b>59.140</b>	<b>86.756</b>	<b>46.195</b>
Attracchi industriali privati sul Po	valore non rilevato	valore non rilevato	valore non rilevato	valore non rilevato

Legenda: s = salita (direzione mare – fiume); d = discesa (direzione fiume – mare).

Fonte: dati AIPO – Settore Navigazione Interna.



## 11.2 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL SISTEMA IDROVIARIO

### 11.2.1 Programmazione e fondi statali

**Il sistema idroviario padano veneto è stato finanziato negli anni da varie leggi statali.** I primi finanziamenti partirono con la L. 380/90, successivamente, con la L. 194/98 e infine, con la L. 413/98 (rifi naziata a più riprese dalla L. 388/00 - Finanziaria 2001 - e dalla L. 350/03 - Finanziaria 2004), sono stati stanziati **circa 610 milioni di euro** (al lordo degli interessi per i mutui) **per il potenziamento e l'adeguamento alla classe Va CEMT della rete idroviaria esistente.** Di queste risorse, **alla Regione Emilia-Romagna sono arrivati circa 191 milioni di euro** (al netto degli interessi per i mutui).

Importante segnalare che nella primavera 2021 a seguito della proposta presentata dall'Intesa Interregionale per la navigazione interna, il MIMS ha assegnato alle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, con proprio decreto, le risorse stanziare con l'articolo 1, comma 1072 della legge n. 205/2017 (legge di bilancio 2018) e successivamente ripartite con il DPCM 28 novembre 2018, ammontanti a complessivi **145ML€** da suddividere nelle annualità dal 2021 al 2025.

Nel corso del 2022 è poi stato sottoscritto con il Ministero un Accordo procedimentale per la gestione delle suddette risorse.

Tali nuove risorse servono per il risanamento e il potenziamento del sistema idroviario padano veneto e alla regione Emilia-Romagna sono destinati ca. 45ML€, che interessano sia l'idrovia ferrarese che il fiume Po.

Con tali risorse, per l'idrovia ferrarese, sarà portato a compimento l'adeguamento alla V classe di navigazione di alcuni ponti lungo il Boicelli che necessitano ancora di essere portati alla quota prevista dalle norme per un totale di ca. 19,3M€ oltre che prevedere la risoluzione di alcuni bassi fondali, attraverso risezionamenti straordinari della cunetta di navigazione per ca. 1,5 M€. Relativamente al fiume Po, 24,2 M€ saranno destinati alla sistemazione a corrente libera dell'alveo di magra del fiume Po - interventi che prevedono opere per consentire la navigazione delle navi di quinta classe europea (chiatte per il trasporto fino a 2mila tonnellate di merci), tra foce Mincio e Ferrara, per il cui intervento complessivo la Regione ha già messo in campo un finanziamento di 15M€ e che vanno quindi ad aggiungersi a questo.

Ulteriori 58 ML€ sono stati destinati sempre alle opere per la sistemazione a corrente libera dell'alveo di magra del Po, nel tratto di monte tra Cremona e foce Mincio, che, anche se assegnate formalmente alla Regione Lombardia, verranno poi gestite da AIPO quale ente attuatore e anche questo intervento è, per la nostra regione, di un grande rilievo, poiché permetterà di raggiungere Piacenza sia con le chiatte per il trasporto merci che con le crociere turistiche con le adeguate condizioni di navigabilità, attraverso anche il passaggio della nuova conca di Isola Serafini inaugurata pochi anni fa dalla regione.

Sempre nel corso del 2022 è stato perfezionato l'iter con la Cassa Depositi e Prestiti per la riassegnazione delle risorse residue, ammontanti a 55,28ML€, relative ad un mutuo estinto al 31/21/2020, che ha portato a fine anno alla sottoscrizione di un ulteriore Accordo. Tali risorse verranno destinate tutte all'adeguamento dell'idrovia ferrarese al traffico di V classe.

Di seguito si riportano i **precedenti finanziamenti statali programmati relativi ad interventi ancora in corso.**

**Tabella 98**  
**Programma finanziamenti fondi statali**

Opere	Fonte statale di finanziamento	Importo programmato (euro)	Stato di attuazione
Adeguamento Idrovia Ferrarese alla V classe da Pontelagoscuro al mare a Porto Garibaldi	Fondi L. 413/98 D.M. 20/12/2002 n. 240/D1	100.000.000,00	Lavori conclusi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• III lotto - ponte valle lepri,</li> <li>• II lotto - Ponti Migliarino,</li> <li>• lotto ARNI,</li> <li>• I lotto - rotatoria san Giorgio, e rotatoria Caldirolo</li> <li>• ponte di Ostellato,</li> <li>• III lotto - Porto Garibaldi,</li> <li>• Lotto I – botte a sifone canal Bianco</li> <li>• lotto II – ponte provvisorio Final di Rero,</li> <li>• Lotto I – Ponte Bardella</li> <li>• Lotto II – Ponte Madonna</li> </ul> Lavori In corso: <ul style="list-style-type: none"> <li>• lotto II - Final di Rero,</li> <li>• Lotto I – botte a sifone canale cittadino</li> </ul> Lavori In avvio: <ul style="list-style-type: none"> <li>• lotto I – dragaggio Po di Volano dal Bocelli alla darsena San Paolo,</li> </ul>
	Fondi L. 350/03 D.M. 11/02/2005 n. DEM/1-8	45.085.414,49	
Idrovia ferrarese. Adeguamento ponti lungo il Boicelli (Betto, Confortino, Mizzana e ferroviarie merci)	Fondi L. 232/2016 D.M. n. 538 del 29 dicembre 2021	19.333.333,33	Indagini e rilievi preliminari in corso
Opere di risezionamento dell'Idrovia Ferrarese – Po di Volano	Fondi L. 232/2016 D.M. n. 538 del 29 dicembre 2021	1.450.000,00	Indagini e rilievi preliminari in corso
Regolazione a corrente libera dell'alveo di magra del Po da Foce Mincio fino a valle di Ferrara	Fondi L. 413/98 D.M. 20/12/2002 n. 240/D1	15.000.000,00	Progettazioni definitive e procedura VIA concluse, in corso adeguamento progetto a prescrizioni VIA e relativo PMA
Regimazione a Corrente Libera dell'alveo di magra del Po per le navi di classe Va CEMT da Foce Mincio fino a valle di Ferrara. Completamento intervento tra Revere e Ferrara/parte 1	Fondi L. 232/2016 D.M. n. 538 del 29 dicembre 2021	24.166.666,67	Da avviare

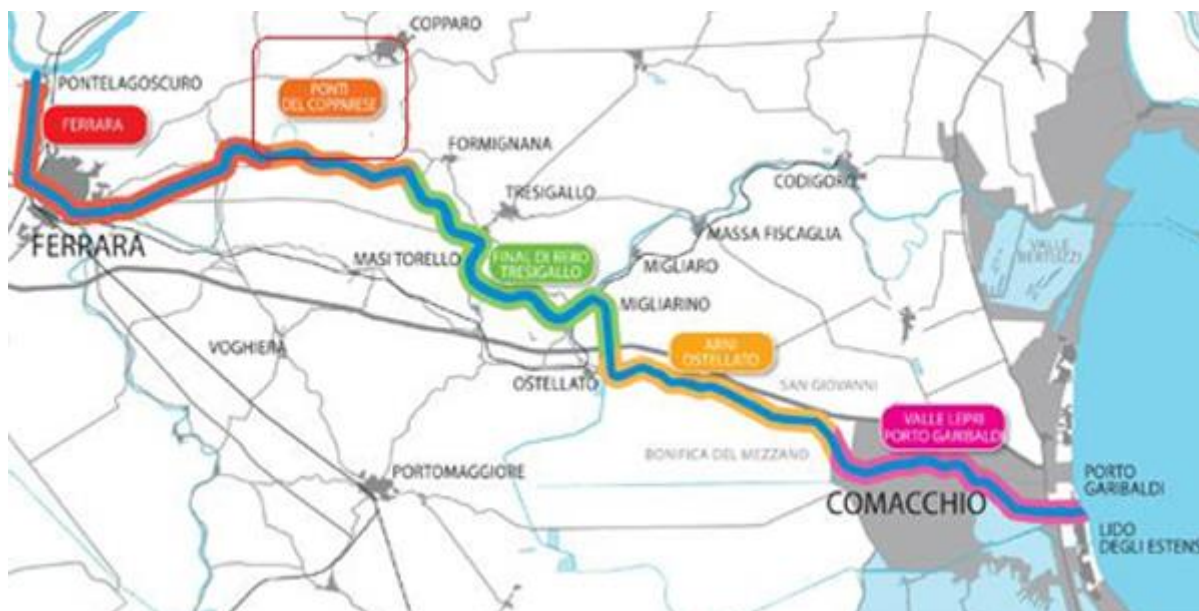
Per focalizzare in particolare l'attenzione sugli investimenti più consistenti, si segnala nel dettaglio lo stato di avanzamento dei lavori come segue:

- la progettazione definitiva ed esecutiva delle opere di **regolazione dell'alveo di magra del fiume Po** è stata affidato da AIPO nel corso del 2017 e la progettazione definitiva è stata consegnata, nel 2019 è stata predisposta la documentazione necessaria ad avviare la procedura di VIA, che è stata presentata al MATTM a febbraio 2020 e si è conclusa ad agosto 2022, sono attualmente in corso gli adeguamenti alle prescrizioni di VIA e la redazione del PMA da consegnare ante operam;
- i lavori di **adeguamento dell'Idrovia Ferrarese alla V classe da Pontelagoscuro al mare a Porto Garibaldi**, che rappresentano l'opera più impegnativa sia dal punto di vista strutturale che di impatto economico, sono in corso di esecuzione; nello specifico la Provincia

ha concluso tutti gli interventi che aveva avviato, ad eccezione del lotto di Final di Rero relativo alla realizzazione di un nuovo tratto di canale, che a seguito del fallimento della ditta esecutrice è attualmente sospeso ed è in corso la definizione del contenzioso. Dal 2016 poi, a seguito del riordino istituzionale avvenuto con LR 13/2015, sono passati in competenza all'Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile gli interventi ancora da avviare, quali il lotto complessivo della città di Ferrara e il lotto del ponte Madonna, oltre alla ripresa del lotto succitato di Final di Rero. Nel corso del 2022 si sono conclusi i lavori relativi agli interventi, ricompresi nel lotto della città di Ferrara, relativi alla demolizione e ricostruzione della botte a sifone del canale cittadino lungo il canale Boicelli e del nuovo ponte Bardella, facenti parte dei lavori cofinanziati dal progetto INIWAS, e del nuovo ponte Madonna entrambi aperti al traffico veicolare nel corso del 2022, mentre sono stati aggiudicati i lavori di completamento del tratto di Final di Rero che sono stati consegnati a gennaio 2023. Sono poi state concluse le progettazioni per i lavori di dragaggio del tratto di asta navigabile compreso tra l'incile del canale Boicelli e la darsena di San Paolo a Ferrara ed è stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione dei lavori.

Nel corso del 2022 si è conclusa la rendicontazione a CINEA del progetto "*INIWAS - Improvement of the Northern Italy Waterway System*". Il suddetto progetto ha ricevuto **un cofinanziamento con fondi UE del 20%**, nell'ambito dei bandi CEF sulle reti ten-T, sia per **i lavori di isola Serafini** per un importo complessivo di € 33.905.000,00, sia per **tre interventi lungo il Boicelli** compresi nel lotto I stralcio 1 (botte e sifone canal Bianco, botte a sifone canale cittadino, ponte Bardella) per un importo complessivo di € 8.425.000,00 e viene gestito direttamente dalla Regione attraverso l'Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile.

**Figura 212**  
**Tracciato lavori e suddivisione in lotti**



Sempre rispetto ai lavori di **adeguamento dell'Idrovia Ferrarese alla V classe da Pontelagoscuro al mare a Porto Garibaldi**, si evidenzia che il progetto complessivo approvato in sede di VIA nel dicembre 2008 aveva un importo di € 242 Milioni, ma data la disponibilità di risorse derivanti dalla L.

413/98 pari a € 145 Milioni, sono state individuate le priorità di intervento nell'articolazione che segue.

Articolazione quadro economico generale finanziato in Lotti:

Lotto 1 – 1 stralcio (Canale Boicelli)	€ 36.500.000,00
Lotto 1 – 2 stralcio (Tratto cittadino)	€ 41.685.414,49
Lotto 2 – 1 stralcio (Final di Rero/Tresigallo)	€ 18.600.000,00
Lotto 2 - 2 stralcio (Ponti di Migliarino)	€ 3.800.000,00
Lotto 2 – 3 stralcio (Ponte Madonna-Migliarino)	€ 3.000.000,00
Lotto 3 Comacchio – 1 stralcio (Portogaribaldi)	€ 21.000.000,00
Lotto 3 Comacchio – 2 stralcio (Ponte Valle Lepri)	€ 6.000.000,00
Lotto ARNI	€ 6.500.000,00
Lotto Ponte di Ostellato	€ 8.000.000,00
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>€ 145.085.414,49</b>

I lavori non finanziati erano sostanzialmente interventi di natura viaria, intermodale e di riqualificazione ambientale e turistica.

Ovviamente il lasso di tempo intercorso dalla procedura di VIA ha fatto sì che anche le opere previste nei lotti finanziati, assorbissero più risorse di quelle inizialmente preventivate e conseguentemente le risorse residue ancora da spendere non sono più sufficienti a dare copertura completa a quanto previsto in particolare nel lotto 1, in particolare rispetto all'innalzamento di alcuni ponti.

### 11.2.2 Programmazione e fondi regionali

Relativamente ai fondi regionali, a partire dal 2016, le risorse per la navigazione vengono destinate sia ad AIPO che all'Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile, ognuna relativamente ai tratti di loro competenza, sia per il funzionamento che per la realizzazione degli interventi, nuovi o manutentivi che siano.

In particolare, dopo questi ultimi anni in cui, a causa dei rilevanti tagli imposti dalle leggi statali sui bilanci regionali, i finanziamenti regionali per investimenti (nuovi o manutentivi) sono stati molto scarsi e l'attività delle due Agenzie su questo fronte è stata concentrata sull'esaurimento dei residui di precedenti assegnazioni.

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva di quanto è stato assegnato, con i riferimenti degli atti di programmazione e del relativo stato di attuazione:

**Tabella 99**  
**Programma finanziamenti fondi regionali**

<b>Opere</b>	<b>Ente attuatore</b>	<b>Delibera di programmazione</b>	<b>Importo programmato (euro)</b>	<b>Stato di attuazione al 31/12/2022</b>
sostituzione delle centraline oleodinamiche della conca di Valpagliaro	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 1756/2016	€ 100.000,00	lavori conclusi
ristrutturazione di un pontoncino per la pulizia delle porte della conca di Pontelagoscuro	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 1756/2016	€ 6.000,00	Lavori affidati
sostituzione delle porte del sostegno idraulico di Valle Iepri	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 1756/2016	€ 150.000,00	Lavori conclusi
Ripristino gargami del sostegno di Vallelepri	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	Det. 11948/2018	€ 200.000,00	Lavori in corso
Riparazione ponte sollevabile conca di navigazione di Valpagliaro	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	Det. 11948/2018	€ 100.000,00	Lavori in corso
attività relative a servizi tecnici, rilievi, indagini e verifiche finalizzate alla realizzazione del Ponte Bardella, Ponte ferroviario merci e ponte Madonna, lungo l'idrovia ferrarese	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 1597/2018	€ 210.000,00	Attività completata
Lavori di adeguamento alle opere elettromeccaniche del nodo idraulico di Valle Lepri	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 559/2019 Con DGR 999/21 è stata modificata la precedente programmazione	€ 300.000,00	In corso attività di progettazione
Intervento di risezionamento dei corsi d'acqua navigabili	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 450/2022	€ 250.000,00	In corso attività di progettazione
Pulizia della conca e del mandracchio Conca Pontelagoscuro	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 450/2022	€ 50.000,00	Lavori ultimati
Manutenzione della draga ARNI 2	AIPO	DGR 1216/2018	€ 50.000,00	Lavori ultimati
Manutenzione della draga ARNI 1	AIPO	DGR 711/2019	€ 100.000,00	Lavori ultimati
Manutenzione delle due darsene	AIPO	DGR 842/2020	€ 200.000,00	Lavori ultimati
Manutenzione della draga ARNI 2	AIPO	DGR 403/2021	€ 200.000,00	Lavori ultimati
Manutenzione delle due darsene	AIPO	DGR 355/2022	€ 100.000,00	Lavori aggiudicati