

Capitolo 11

Il settore idroviario

11 Monitoraggio del settore

11.1 PREMESSA

Il presente capitolo si apre con una parte introduttiva finalizzata alla descrizione del settore idroviario e del sistema infrastrutturale, che per la nostra regione è costituito sostanzialmente dall'asta del fiume Po e dall'Idrovia Ferrarese.

Si prosegue poi con un'analisi sui **dati di traffico merci sul sistema idroviario**. Sono stati analizzati i dati di traffico a partire dal 2010 al 2013 (ultimi dati disponibili), al fine di illustrare un trend più ampio dei dati in oggetto. Si precisa comunque che in questo settore non esiste purtroppo una raccolta sistematica di dati di traffico e che i pochi disponibili sono riferiti ai passaggi attraverso le conche di navigazione e agli sbarchi nelle banchine presenti sul sistema.

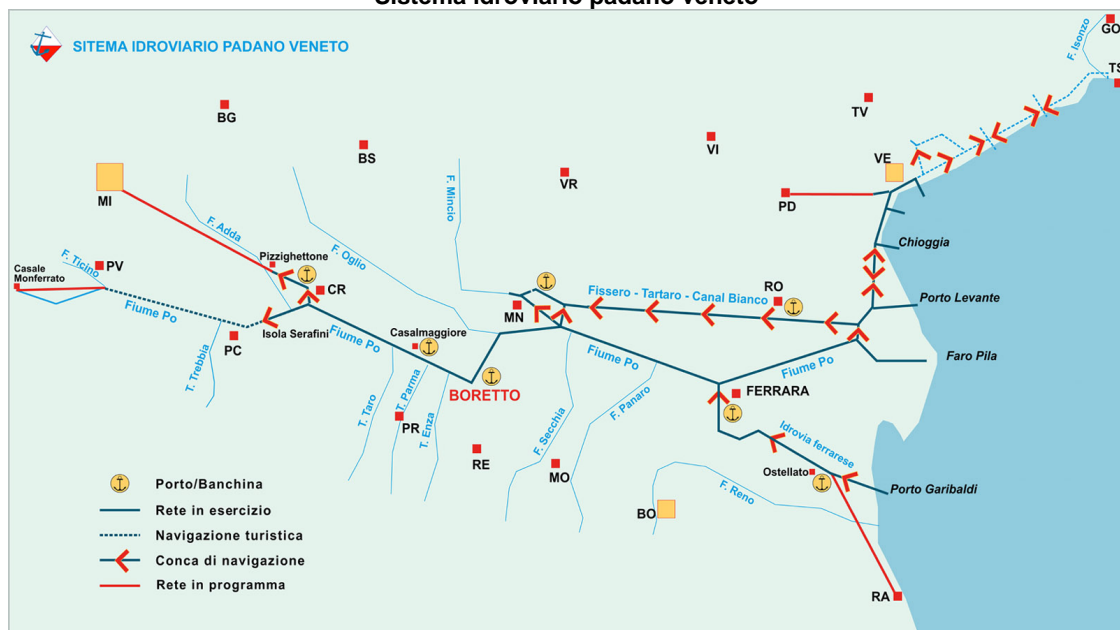
Il monitoraggio del settore idroviario si chiude infine con un'**analisi delle risorse**, sia statali che regionali, a disposizione dello stesso settore e della loro programmazione regionale. Anche per questo aspetto viene illustrata una panoramica dei finanziamenti dell'ultimo decennio, al fine di dare un'idea più completa delle risorse in gioco.

11.2 INQUADRAMENTO GENERALE

11.2.1 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 248
Sistema idroviario padano veneto



Una volta realizzata la **nuova conca di Isola Serafini**, per i cui lavori è prevista la conclusione a fine 2015, e completati i lavori di dragaggio e di segnalamento necessari a monte, potranno aggiungersi **altri 37 km** (da Cremona a Piacenza).

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 11 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. L'alternativa, attualmente alla fase di studio di prefattibilità, sarebbe la realizzazione di un certo numero di sbarramenti (**bacinizzazione**) con funzioni multiple: difesa idraulica, produzione di energia idroelettrica e miglioramento delle condizioni di navigabilità, modalità probabilmente più efficace ma decisamente più costosa e con ricadute ambientali non così chiare.

Recentemente infatti la Regione Lombardia ha rilanciato la proposta con un nuovo studio e una soluzione di sbarramenti leggeri che interessano però il solo tratto tra Cremona e foce Mincio e che permetterebbero la navigazione in Po per tutti i giorni dell'anno nel tratto interessato, mentre da foce Mincio il percorso verso valle si svilupperebbe attraverso il canale Fissero-Tartaro-Canal Bianco. Questa ipotesi è attualmente a livello di studio di fattibilità e necessita di ulteriori approfondimenti volti a salvaguardare l'equilibrio ambientale complessivo e la funzionalità dell'intero sistema.

Lungo l'asta del Po e le idrovie collegate ci sono porti e banchine fluviali. I **porti commerciali** 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 insediatesi lungo il sistema idroviario, che tutto sommato sono quelle che segnalano la maggior vivacità di movimento.

11.2.2 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 merci attualmente trasportate sono merci povere: vi è una grande prevalenza degli inerti, delle argille e delle sabbie, una significativa presenza di prodotti chimici e scarti di lavorazione, nonché di gas combustibile, e una minima presenza di componenti (trasporti speciali) e rinfuse secche. La gran parte del trasporto, sostanzialmente la quasi totalità del trasporto di inerti, argilla e sabbia, avviene infra-fiume e supera l'80% del totale, almeno fino agli anni precedenti, mentre nel 2013 si è avvertita una grave crisi anche in questo settore che ha risentito delle difficoltà del sistema produttivo economico nazionale legato alle grandi infrastrutture ed all'edilizia portando al disarmo di buona parte del parco natanti adibito alla escavazione degli inerti. Inoltre, a parità di potenzialità d'armamento e produttiva, il comparto della lavorazione degli inerti, al fine di contenere i costi di trasporto e la lavorazione del materiale scavato (lavaggio e vagliatura), preferisce realizzare gli impianti di lavorazione nei pressi delle località di scavo individuate e programmate, per la maggior parte, nelle aree golenali.

Figura 249
Convoglio chiatte-spintore in Po



Le relazioni fiume-mare e mare-fiume e quelle mare-interno e interno-mare, più o meno di pari entità, costituiscono la restante parte del trasporto idroviario, per un totale di **poco meno di 400 mila tonnellate**. Le relazioni tendenzialmente prevalenti risultano essere quelle con il mare e la navigazione marittima.

In un settore del trasporto "povero", l'uso dell'idrovia come surrogato del porto da parte di utilizzatori diretti è un modo per abbattere quei costi che l'utilizzo di un porto marittimo non consentirebbe.

Il trend positivo avviato dal 2010, ove c'era stato **un evidente aumento delle merci trasportate** sul sistema idroviario padano veneto, oggetto di relazione tra porti interni e porti marittimi, pari a circa il **20% rispetto all'anno precedente**, non è purtroppo stato confermato nel **2011** e il **2012** è stato caratterizzato da un ulteriore aggravamento della crisi economica che ha ridotto la produzione e la conseguente attività di trasporto, penalizzando la modalità più marginale – la

navigazione interna. Le merci trasportate sul sistema idroviario padano-veneto, oggetto di relazione tra porti interni e porti marittimi, sono diminuite attestandosi su valori prossimi alle 200.000 t.

Il 2013 è stato caratterizzato invece da un buon incremento rispetto al 2012, con valori in linea con gli anni precedenti attestati sulle 400.000 tonnellate. Il recupero è stato sostanzialmente determinato dalla ripresa dei traffici degli sfarinati (prevalentemente mangimi). Le merci trasportate sul sistema idroviario padano-veneto, oggetto di relazione tra porti interni e porti marittimi, sono aumentate attestandosi su valori prossimi alle 275.000 t.

La raccolta dei dati riguardanti gli inerti del Po non è stata completata, ma è ragionevole stimare una significativa diminuzione per il disarmo di buona parte del parco natanti adibito alla escavazione degli inerti.

L'analisi e lo studio delle cifre raccolte evidenziano la ripresa degli sfarinati scaricati nel porto di Rovigo e la stabilità dei trasporti da e per il porto di Mantova; permangono le difficoltà di sviluppo dei traffici nel porto di Cremona. I prodotti chimici dell'area mantovana, a seguito di una diversa politica trasportistica, maggiormente incentrata sulla convenienza economica e senza tener conto, purtroppo, del risparmio ambientale e dei costi sociali di interesse collettivo, hanno superato di poco le 20.000 t. I traffici per la banchina di Viadana (metanolo) evidenziano un calo significativo legato alle esigenze produttive delle industrie locali per la lavorazione del legno di scarto e la produzione dei pannelli truciolari. Rimane, comunque, un esempio di come può evolvere positivamente lo sviluppo compatibile delle aree industriali localizzate nelle vicinanze delle vie d'acqua.

La crisi economica continua a influire negativamente sul trasporto nell'idrovia ferrarese, che ha visto azzerare il trasporto di inerti per il settore delle costruzioni dai paesi d'oltre adriatico. I colli eccezionali continuano ad essere una realtà che ha il suo punto di riferimento nel trasporto per acque interne; l'entità è legata alla produttività ed al completamento degli ordini delle imprese che operano nell'hinterland del sistema idroviario. Pur in presenza di limiti e vincoli, addebitabili al sistema, continuano a permanere le condizioni per un potenziale sviluppo del trasporto via acqua.

Considerate le caratteristiche del tessuto produttivo padano, è necessario prestare maggiore attenzione alla flessibilità del trasporto e non solo ai grandi quantitativi. Si sta consolidando la linea di trasporto bisettimanale di container, tra i porti di Mantova e Venezia, avviata nel 2011; è un altro esempio delle potenzialità idroviarie da sviluppare. Nel 2013 questa tipologia di trasporto si è consolidata arrivando a trasportare containers per circa 40.000 tonnellate-equivalenti. Considerate le difficoltà poste dall'idrovia ferrarese, in via di adeguamento, e i limitati collegamenti con Ravenna, i porti marittimi di riferimento sono Chioggia con 196.000 t. e Venezia-Marghera con 7.968 t. La convenienza economica e le leggi del mercato giocano un ruolo determinante nel sistema dei trasporti. Un recupero e un rilancio dell'idrovia è possibile, però, se riusciamo a destinare al settore maggiori energie, risorse e incentivi (di cui peraltro godono già le altre modalità), andando, anche, oltre la mera convenienza economica, computando nel conto complessivo del trasporto l'internalizzazione dei cosiddetti costi esterni (incidentalità, inquinamento, ecc.), sempre disattesi, ma che ricadono inevitabilmente sulla collettività.

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 2013 è sostanzialmente costituito per il Po e Fissero/Tartaro/Canalbiano, quasi esclusivamente da convogli a spinta, mediamente in numero di 4 (spintore più chiatta) con portata media 1.000/1.200 t. e un'imbarcazione fluviomarittima con portata media 1.300 t., mentre per il trasporto degli inerti infraflume nel Po sono in uso circa 10 motonavi.

Tabella 105
Traffici idroviari
 (Anni 2010-2013)

Porti	2010 (tonnellate)	2011 (tonnellate)	2012 (tonnellate)	2013 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	95.502 (sfarinati) s 860 (semilavorati) d	13.767(sfarinati) s	47.719(sfarinati) s	121.892 (sfarinati) s
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	83.168 (sfarinati) s 45.000 (coils.) s	83.250(sfarinati) s 46.000 (coils/cont) s	22.525(sfarinati) s 70.000 (container) s	75.000 (sfarinati) s 40.000 (container) s
Attracchi industriali Mantova- (via Fissero e Po)	35.072 (chimici) d 8.200 (colli ecc.) d	9.848 (benzine) d 8.747 (colli ecc.)d	19.054 (benzine) d 3.446 (colli ecc.)d	17.510 (benzine) d 4.014 (acetone) d 4.000 (colli ecc.) d
Banchina di Viadana (via Po)	54.600 (chimici) s	49.919 (metanolo) s	30.188 (metanolo) s	9.780 (metanolo) s
Porto di Cremona (via Po)	51.004 (sfarinati) s 14.400 (coils) s 14.000 (mat. ferrosi)s 2.650 (colli. ecc.) (1.150 d; 1.500 s)	19.000 (sfarinati) s 7.026 (rottame fe) s 2.534 (colli ecc.) d	7.020 (sfarinati) s 1.063 (colli ecc.) d	2.664 (colli ecc.) d
Attracchi industriali Cremona (via Po)	--	--	--	--
Banchine (idrovia ferrarese)	72 (colli ecc.)	--	--	--
Banchine mantovane: Roncoferraro (Fissero) S.Benedetto Po, Revere (Po)		160.000 (inerti) valore stimato	126.000 (inerti) valore stimato	120.000 (inerti) valore stimato
TOTALE	404.528	400.091	327.015	394.860
Attracchi industriali privati sul Po		1.000.000 (inerti del Po) valore stimato	800.000 (inerti del Po) valore stimato	Valore non rilevato

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

Fonte: rivista "Qui Po" n. 2 del 2014 e dati AIPO – Settore Navigazione Interna.

Da un'analisi di dettaglio sulle ultime due annualità disponibili si può rilevare come il porto di Rovigo sia riuscito, con una opportuna campagna retro portuale, a incrementare notevolmente gli sfarinati scaricati sulle sue banchine, così come il porto di Mantova, anche se questo è però andato a discapito del porto di Cremona che ha visto un drastico calo in questa tipologia di merce scaricata. Parallelamente, il porto di Cremona ha però raddoppiato la quantità di containers scaricati. Per le restanti voci, relative ai prodotti chimici degli attracchi industriali di Mantova e della banchina di Viadana si evidenzia quasi un dimezzamento dei materiali scaricati che sono da imputarsi principalmente alla forte crisi economica tuttora in corso che ha ridotto la produzione e la conseguente attività di trasporto.

11.3 INVESTIMENTI E PROGETTUALITÀ PER IL SISTEMA IDROVIARIO

11.3.1 Programmazione e fondi statali

Il sistema idroviario padano veneto è stato finanziato negli anni da innumerevoli leggi statali. I primi finanziamenti partirono con la L. 380/90, successivamente, con la L. 194/98 e infine, con la L. 413/98 (rifinanziata 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).

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

Tabella 106
Programma finanziamenti

Opere	Fonte statale di finanziamento	Importo programmato (euro)	Stato di attuazione
Ponte ferroviario di Migliarino	Fondi L. 413/98 D.M. 20/12/2002 n. 240/D1	4.667.256,24	Lavori ultimati ad agosto 2014 e attualmente in fase di collaudo
	Fondi L. 350/03 D.M. 11/02/2005 n. DEM/1-8	8.583.316,75	
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	In corso i lavori del III lotto (Porto Garibaldi e ponte valle lepri), lotto II (Final di Rero e Ponti Migliarino), lotto ARNI, ponte di Ostellato e lotti I (rotatoria san Giorgio)
	Fondi L. 350/03 D.M. 11/02/2005 n. DEM/1-8	45.085.414,49	
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	In corso le progettazioni definitive con l'avvio della procedura di VIA
Conca Isola Serafini	Fondi L. 388/00 D.M. 20/02/2001	28.719.193,49	Lavori consegnati ad agosto 2012 ed attualmente in corso
	Fondi L. 350/03 D.M. 11/02/2005 n. DEM/1-8	18.280.806,51	

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

- § la costruzione del nuovo **ponte ferroviario di Migliarino** sull'idrovia ferrarese, gestita da AIPO, è in fase terminale; i lavori si sono conclusi nell'estate 2014 ed è ora in corso il collaudo finale;
- § i lavori di costruzione della **nuova conca di navigazione di Isola Serafini** sul fiume Po, gestiti da AIPO, sono ripresi nel mese di giugno 2013, dopo un evidente rallentamento per problemi organizzativi ed economici delle imprese consorziate indicate per i lavori dal Consorzio aggiudicatario, nello specifico è iniziata la realizzazione dei diaframmi perimetrali della vasca e del nuovo argine a valle e sono in via di completamento i lavori sul ponte viadotto per Isola Serafini su cui sono anche già state fatte le prove di carico;
- § la progettazione delle opere di **regolazione dell'alveo di magra del fiume Po** procedono a rilento. La procedura di VAS richiesta da AIPO al Servizio regionale di VIA a luglio 2013 è risultata di difficile compimento a causa della complessità di procedura interregionale che coinvolgeva Emilia Romagna Lombardia e Veneto, conseguentemente è stato indicato a fine dicembre 2014 ad AIPO di annullare il procedimento e di avviare le VIA sulle singole opere;
- § 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 e sono gestiti dalla Provincia di Ferrara, sono in avanzato stato di esecuzione, almeno per quanto riguarda alcuni lotti, più precisamente sono ormai in corso di completamento tutti i lavori del lotto III (allargamento porto canale a Portogaribaldi e nuovo ponte di Valle Lepri) e la rotonda di San Giorgio (rappresentante un piccolo stralcio del lotto I), mentre è in fase di costruzione il nuovo ponte di Ostellato, i lavori del lotto ARNI e del Lotto II - Final di Rero e Ponti di Migliarino.

11.3.2 Programmazione e fondi regionali

Relativamente ai fondi regionali, a partire dal 2010, a seguito della **soppressione di ARNI, le risorse per la navigazione vengono destinate ad AIPO**, sia per il funzionamento che per la realizzazione degli interventi, nuovi o manutentivi che siano. Si segnala che, essendo stato assorbito dalla Regione tutto il personale dell'ARNI, il contributo per il funzionamento è notevolmente calato, poiché la maggior parte di questo era sempre stato necessario per coprire le spese di personale, mentre i finanziamenti regionali per investimenti (nuovi o manutentivi) sono stati nulli a causa dei rilevanti tagli imposti dalle leggi statali sui bilanci regionali e conseguentemente l'attività di AIPO su questo fronte è stata concentrata sull'esaurimento dei residui di precedenti assegnazioni e riguardanti in particolare lavori manutentivi alle conche e all'idrovia ferrarese, manutenzioni alle draghe e ai natanti in loro dotazione, oltre ad essersi finalmente conclusa la manutenzione del fabbricato del cantiere di Boretto denominato "Cattedrale" e destinato ad attività museale sulla navigazione.

L'unica novità era rappresentata da una riprogrammazione effettuata nel corso del 2014 di fondi regionali, finalizzati alla sistemazione della banchina di Boretto ai fini del suo rilancio nell'utilizzo commerciale, anche in funzione della L.R. 10/14 di incentivazione del trasporto merci fluviale e fluviomarittimo che prevedeva contributi specifici anche a chi effettuava diversione modale verso la navigazione interna. Purtroppo però l'attività non si è poi concretizzata poiché l'unica impresa che aveva manifestato interesse al bando di affidamento in gestione del porto, non ha dato seguito con l'offerta. A seguito di questa situazione si stanno valutando, congiuntamente ad AIPO, quali ulteriori possibili iniziative mettere in campo per rilanciare l'utilizzo della banchina.