

Capitolo 11

Il settore idroviario

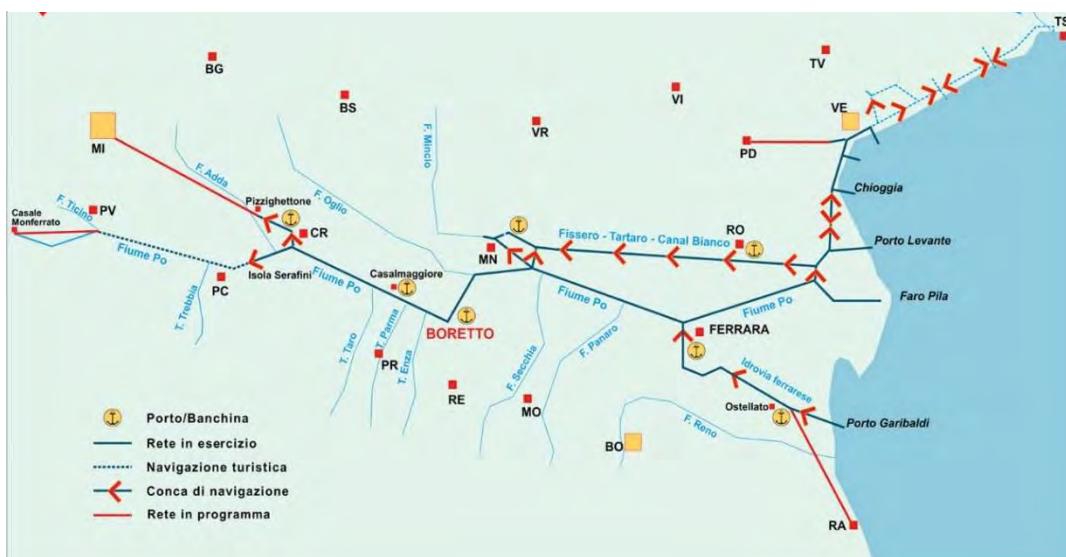
11 Monitoraggio del settore

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 188
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 idroviario 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 System**, 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), tant'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.

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
TOTALE	100	22,5	5,4

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.

Rispetto ai dati di traffico, dal 2023 su impulso di UNII e del MIT, Direzione Generale per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici, e in condivisione con l'Intesa Interregionale, è stata modificata la modalità di acquisizione dei dati di traffico, attraverso la sottoscrizione a marzo 2024 di una specifica convenzione tra i tre enti succitati (MIT, Intesa e UNII) relativa alla "Raccolta dei dati statistici certificati relativi alla navigazione interna commerciale e turistica" attraverso anche l'utilizzo di un software appositamente realizzato e condiviso da tutti gli enti gestori (Infrastrutture Venete, AIPO e ARSTPC) su cui vengono inseriti i passaggi delle imbarcazioni attraverso le conche di navigazione. Il dato viene però aggregato in maniera differente rispetto al passato, in quanto deve rispondere alle necessità del MIT per le rilevazioni statistiche del conto nazionale dei trasporti, di ISTAT e di EUROSTAT, fornendo un dato complessivo rapportato non ai porti ma alle lunghezze dei

tratti percorsi e suddiviso per merceologia e viene introdotto anche il valore delle tonnellate a Km. Si riportano qui le tabelle prodotte sulle tratte di competenza del Veneto e quelle gestite da AIPO, non ci sono dati di ARSTPC in quanto non sono stati registrati transiti di merci, ma solo di passeggeri, che in questa rilevazione non sono conteggiati.

Tabella 97



TRASPORTO MERCI NEL SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO

Dal: 01-01-2024 - Al: 31-12-2024

Gruppi Merciologici	Classi di Percorrenza				
	49 KM	50-149 KM	150-499 KM	500 KM	TOTALE
Opzione 1 - Prodotti Agricoli e Pesca	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 2 - Carboni, petroli e gas	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 3 - Materiali di Miniera e Cava	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 4 - Prodotti alimentari, tabacco e bevande	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 5 - Prodotti Tessili e cuoio	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 6 - Legno e prodotti derivati	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 7 - Raffinati Petroliferi	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 8 - Chimici gomme e plastiche	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 9 - lavorazione di materiali non metalliferi	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 10 - semilavorati in metallo	TONN	2.720	2.789		5.509
	TONN-KM	133.280	365.844		499.124
Opzione 11 - apparecchiature elettromeccaniche	TONN	0	1.055		1.055
	TONN-KM	0	145.140		145.140
Opzione 12 - mezzi di trasporto	TONN	1.340			1.340
	TONN-KM	65.660			65.660
Opzione 13 - mobili, altri manufatti	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 14 - rifiuti	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 15 - servizi postali	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 16 - attrezzature per trasporto merci	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 17 - traslochi	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 18 - merci raggruppate	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 19 - Container	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 20 - altre merci n.c.a.	TONN				
	TONN-KM				
				TOTALE TONN	7.904
				TOTALE TONN-KM	709.924

Tabella 98

INFRASTRUTTURE VENETE

TRASPORTO MERCI NEL SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO

Dal: 01-01-2024 - Al: 31-12-2024

Gruppi Merciologici	Classi di Percorrenza				
	49 KM	50-149 KM	150-499 KM	500 KM	TOTALE
Opzione 1 - Prodotti Agricoli e Pesca	TONN	26		1.000	1.026
	TONN-KM	681		315.000	315.681
Opzione 2 - Carboni, petroli e gas	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 3 - Materiali di Miniera e Cava	TONN	1.365			1.365
	TONN-KM	10.920			10.920
Opzione 4 - Prodotti alimentari, tabacco e bevande	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 5 - Prodotti Tessili e cuoio	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 6 - Legno e prodotti derivati	TONN	1.151	50		1.201
	TONN-KM	10.325	3.275		13.600
Opzione 7 - Raffinati Petroliferi	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 8 - Chimici gomme e plastiche	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 9 - lavorazione di materiali non metalliferi	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 10 - semilavorati in metallo	TONN	332	130	2.581	3.043
	TONN-KM	2.884	18.850	626.675	648.409
Opzione 11 - apparecchiature elettromeccaniche	TONN	30	470	6.057	6.557
	TONN-KM	240	25.250	1.364.135	1.389.625
Opzione 12 - mezzi di trasporto	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 13 - mobili, altri manufatti	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 14 - rifiuti	TONN	748			748
	TONN-KM	5.984			5.984
Opzione 15 - servizi postali	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 16 - attrezzature per trasporto merci	TONN	120			120
	TONN-KM	960			960
Opzione 17 - traslochi	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 18 - merci raggruppate	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 19 - Container	TONN				
	TONN-KM				
Opzione 20 - altre merci n.c.a.	TONN	4.405		506	4.911
	TONN-KM	35.240		144.210	179.450
TOTALE TONN					18.971
TOTALE TONN-KM					2.564.629

Basandosi sui dati sopra riportati, si è cercato di estrapolare ed inserire nella tabella degli anni precedenti, anche il dato relativo al 2024. Si precisa che la rilevazione di questi dati è affidata esclusivamente ai passaggi attraverso le conche di navigazione presenti nel sistema. L'armamento utilizzato nel corso del 2024, per il Po e Fissero / Tartaro / Canalbianco, è sostanzialmente costituito quasi esclusivamente da convogli a spinta, mediamente in numero di 4 (spintore più chiatte) con portata media 1000/1200 t; una fluvimarettima con portata media 1300 t per il Po; circa dieci motonavi per il trasporto degli inerti del Po.

Tabella 99
Traffici idroviari
(Anni 2021-2024)

Porti	2021 (tonnellate)	2022 (tonnellate)	2023 (tonnellate)	2024 (tonnellate)
Porto di Rovigo (via Fissero)	729 (<i>prodotti agricoli e pesca</i>) 13.064 (<i>materiali di miniera e cava</i>) 7 (<i>semilav. metal</i>) 157 (<i>legno e prodotti derivati</i>) 480 (<i>app. elettrom</i>) 10 (<i>mezzi di trasporto</i>) 800 (<i>rifiuti</i>)	30 (<i>prodotti agricoli e pesca</i>) 1.016 (<i>legno e prodotti derivati</i>) 348 (<i>semilav. metal</i>) 1.722 (<i>app. elettrom</i>) 2 (<i>container</i>) 140 (<i>altre merci n.c.a.</i>)	1.840 (<i>app. elettrom</i>) 60 (<i>semilav. metal</i>) 1.603 (<i>legno</i>) 2.755 (<i>materiali da cava</i>) 3 (<i>mezzi di trasporto</i>) 500 (<i>rifiuti</i>) 10 (<i>merci raggruppate</i>) 1.304 (<i>altre merci n.c.a.frt</i>)	26 (<i>prodotti agricoli e pesca</i>) 30 (<i>app. elettrom</i>) 332 (<i>semilav. metal</i>) 1.151 (<i>legno</i>) 1.365 (<i>materiali da cava</i>) 120 (<i>attrez. trasp merci</i>) 748 (<i>rifiuti</i>) 4.405 (<i>altre merci n.c.a.</i>)
Porto di Mantova (via Fissero e Po)	1.049 (<i>chimici</i>) 1.330 (<i>semilav. metal</i>) 700 (<i>app. elettrom</i>)	142 (<i>app. elettrom</i>) 1.000 (<i>semilav. metal</i>)	708 (<i>app. elettrom</i>) 2.080 (<i>semilav. metal</i>) 14 (<i>legno</i>) 300 (<i>materiali da cava</i>) 690 (<i>altre merci n.c.a.</i>)	470 (<i>app. elettrom</i>) 130 (<i>semilav. metal</i>) 50 (<i>legno</i>)
Attracchi industriali Mantova- (via Fissero e Po)	1.000 (<i>prodotti agricoli e pesca</i>) 12.620 (<i>chimici</i>) 8.000 (<i>semilav. metal</i>) 1.430 (<i>app. elettrom</i>)	650 (<i>prodotti agricoli e pesca</i>) 7.000 (<i>semilav. metal</i>) 8.419 (<i>app. elettrom</i>) 420 (<i>merci raggruppate</i>) 254 (<i>altre merci n.c.a.</i>)	8.390 (<i>app. elettrom</i>) 14.132 (<i>semilav. metal</i>)	1.000 (<i>prodotti agricoli e pesca</i>) 7.112 (<i>app. elettrom</i>) 5.370 (<i>semilav. metal</i>)
Porto di Cremona (via Po)	3.200 (<i>rifiuti</i>) 4.824 (<i>semilav. metal</i>)	2.852 (<i>semilav. metal</i>) 2.200 (<i>rifiuti</i>)	3.502 (<i>app. elettrom.</i>) 3.792 (<i>semilav. metal</i>) 596 (<i>mezzi trasp</i>)	1.340 (<i>mezzi trasp</i>) 2.720 (<i>semilav. metal</i>)
TOTALE	49.400	26.195	42.279	26.875

Fonte: dati AIPO – Settore Navigazione Interna e Infrastrutture Venete fino al 2022, poi dati UNII
Legenda: s = salita (direzione mare – fiume); d = discesa (direzione fiume – mare).

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 (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).

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 stanziate 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 rizezionamenti 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 31/12/2020, che ha portato a fine anno alla sottoscrizione di un ulteriore Accordo. Tali risorse sono state destinate tutte all'adeguamento dell'idrovia ferrarese al traffico di V classe.

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

Tabella 100
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	<p>Lavori conclusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • III lotto - ponte valle Iepri, • II lotto - Ponti Migliarino, • lotto ARNI, • I lotto - rotatoria San Giorgio, e rotatoria Caldirolo • ponte di Ostellato, • III lotto - Porto Garibaldi, • Lotto I – botte a sifone canal Bianco • lotto II – ponte provvisorio Final di Rero, • Lotto I – Ponte Bardella • Lotto II – Ponte Madonna • Lotto I – botte a sifone canale cittadino <p>Lavori in corso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • lotto II - Final di Rero, • lotto I – dragaggio Po di Volano dal Bocelli alla darsena San Paolo, <p>Lavori in avvio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • lotto III - diga a mare Porto Garibaldi • Lotto I - adeguamento sponde tratto cittadino Po di Volano
Idrovia ferrarese. Adeguamento ponti lungo il Boicelli (Betto, Confortino, Mizzana e ferrovie merci)	Fondi L. 232/2016 D.M. n. 538 del 29 dicembre 2021	19.333.333,33	Avvio progettazione esecutiva
Opere di rizezionamento dell'Idrovia Ferrarese – Po di Volano	Fondi L. 232/2016 D.M. n. 538 del 29 dicembre 2021	1.450.000,00	Avvio progettazione esecutiva
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	Lavori in corso
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	In corso gara d'appalto per esecuzione lavori

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

- i lavori per la realizzazione delle opere di **regolazione dell'alveo di magra del fiume Po** sono stati consegnati ad aprile 2025;
- 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 2024 sono proseguiti i lavori di completamento del tratto di Final di Rero che sono stati consegnati a gennaio 2023 e quelli del dragaggio del tratto di asta navigabile compreso tra l'incile del canale Boicelli e la darsena di San Paolo a Ferrara che sono stati consegnati nel 2024. Sono poi stati aggiudicati i lavori di dragaggio del tratto di asta navigabile compreso tra l'incile del canale Boicelli e la darsena di San Paolo a Ferrara. Nel 2024 sono state avviate le progettazioni esecutive dell'adeguamento delle sponde del Po di Volano del tratto cittadino, dei lavori di adeguamento a V classe dei ponti Betto e Confortino sul Boicelli e dell'ulteriore intervento di risezionamento del Po di Volano nel tratto cittadino. È stata poi avviata la redazione del PFTE della diga a mare a Porto Garibaldi.

Figura 189
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 evidenza 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
TOTALE COMPLESSIVO	€ 145.085.414,49

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 consequentemente le risorse residue ancora da spendere non sono più sufficienti a dare copertura completa a quanto previsto in particolare nel lotto 1, con riferimento 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 interventi (nuovi o manutentivi) sono stati molto scarsi, 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 101
Programma finanziamenti fondi regionali

Opere	Ente attuatore	Delibera di programmazione	Importo programmato (euro)	Stato di attuazione al 31/12/2022
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 conclusi
sostituzione delle porte del sostegno idraulico di Valle lepri	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 conclusi

Opere	Ente attuatore	Delibera di programmazione	Importo programmato (euro)	Stato di attuazione al 31/12/2022
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 conclusi
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	Lavori in corso di affidamento
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	Lavori conclusi
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 conclusi
Manutenzione straordinaria delle vie navigabili e rimozione ostacoli alla navigazione	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 458/2023	€ 80.000,00	Lavori In corso
Lavori di adeguamento dell'impianto elettrico, di telecontrollo e software di funzionamento della conca e del ponte sollevabile di Valpagliaro	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 458/2023	€ 70.000,00	Lavori conclusi
Lavori di riparazione del ponte sollevabile della conca di Valle Lepri	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 458/2023	€ 190.000,00	Lavori in corso di affidamento
Manutenzione straordinaria delle paratoie di monte degli acquedotti della conca di Valpagliaro	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 458/2023	€ 60.000,00	Lavori in corso
Pulizia della conca e del mandracchio di Pontelagoscuro	Agenzia Regionale per la sicurezza del Territorio e la protezione civile	DGR 458/2023	€ 100.000,00	Lavori in corso di affidamento
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 ultimati
Manutenzione della draga ARNI 1	AIPO	DGR 307/2024	€ 150.000,00	Lavori conclusi
Adeguamento darsene	AIPO	DGR 307/2024	€ 374.000,00	Lavori in corso