



U.N.I.I.

**UNIONE
NAVIGAZIONE
INTERNA
ITALIANA - Venezia**

PROPOSTE PER LA FORMULAZIONE DEL PIANO DELLA LOGISTICA IN RELAZIONE AL SISTEMA FLUVIO MARITTIMO

INSERIMENTO DELL'IDROVIA PADANO VENETA NELLA PROSSIMA STESURA DEL PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA.

Il "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica" rappresenta un fondamentale documento per stabilire le **linee politiche di attuazione che determineranno la ripresa economica per lo sviluppo del Paese.**

Un nuovo assetto della logistica, a servizio del sistema produttivo, commerciale e turistico Nazionale, renderà maggiormente competitivo l'offerta italiana verso i mercati europei e mondiali.

L'attenzione però va riposta a tutte le modalità di trasporto, al fine di ottimizzare ed indirizzare il traffico delle merci e delle persone nella modalità più conveniente per l'imprenditoria e per l'ambiente.

In tale contesto l'UNII vuole attrarre l'attenzione sulla modalità Fluvio Marittima del Nord Italia che interessa l'intera area economica della Padania e che già nel Piano della Logistica Nazionale e nei regolamenti dell'Unione Europea ha trovato spazio come di seguito si evidenzia:

in attuazione del Piano Generale dei Trasporti, la Legge 380/90 ha previsto la realizzazione del sistema idroviario padano veneto, definendolo come di preminente interesse nazionale e attribuendone la realizzazione alla competenza del Ministero dei Trasporti. Le Regioni partecipano alla formazione del suo Piano di attuazione.

la Legge n. 380 del 1990 prevede che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate, riunite in intesa, svolgano le funzioni di comune interesse in materia di navigazione interna. In questo quadro, attraverso una convenzione modificata più volte, è dal 1979 che l'Intesa Interregionale per la Navigazione Interna, sottoscritta dalle Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, svolge un coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia.

Il Decreto legislativo n. 112 del 31 marzo 1998 ha conferito alle Regioni (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto) la **gestione del sistema idroviario.**

la legge n. 16/2000 in recepimento dei principi stabiliti dall'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale, con annessi, fatto a Ginevra il 19 gennaio 1996, ha istituito un piano coordinato di sviluppo e costruzione di una rete di vie navigabili d'importanza internazionale al fine di rendere più efficiente e vantaggioso il trasporto internazionale in Europa per via navigabile, includendo in tale accordo i "percorsi costieri".

Il Regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 riconosce la navigazione interna del Nord Italia, quale infrastruttura completata ed operativa al servizio dell'economia dell'intera Pianura Padana.

L'importante collegamento dell'Idrovia Padano Veneta ai Corridoi Europei 1-3-5-6, inserisce l'area industriale del Nord Italia in un contesto importante al fine di ottimizzare la competitività e l'efficienza del sistema produttivo e nel contempo favorire l'incremento di un turismo sostenibile.

Sistema Fluvio Marittimo del Nord Italia:

Litoranea Veneta, la litoranea permette il collegamento fra la Laguna di Venezia e quella di Marano e Grado attraverso un percorso di 134 km e fra la Laguna di Venezia e il Po per altri 60 km.

Dal punto di vista infrastrutturale questa via d'acqua è parte del sistema idroviario padano e di quello del Nord-Est: Venezia-Brondolo-Po e Venezia-Padova-Este-Battaglia-Brondolo. Il sistema della Litoranea con le sue principali diramazioni navigabili rappresenta una risorsa lunga 514 Km.

Laguna di Venezia,

Fiume Po con le sue diramazioni.

L'idrovia Fissero-Tartaro Canal Bianco Po di Levante che collega, con i Porti di Venezia, Chioggia e Porto Levante il Mare Adriatico al Porto fluviale di Valdaro (MN) con un percorso di circa 135 km, sostanzialmente parallelo al Po, attraversando il territorio delle province di Rovigo, Verona e Mantova.

A Mantova il canale, tramite la conca di San Leone, s'immette nel fiume Po consentendo la navigazione per altri 140 Km fino a Cremona.

Da Cremona si può iniziare la navigazione in discesa passando dai Porti di Boretto (RE) e Ferrara per ritornare, attraversando la conca di Volta Grimana, a Porto Levante o utilizzando il Po di Brondolo raggiungere il Porto di Chioggia, quindi il Mare Adriatico.

L'idrovia Ferrarese, da Ferrara si può percorrere l'idrovia per raggiungere Porto Garibaldi (percorso di c.a. 110 km).

Pertanto si può parlare di un circuito fluviale "Mare Adriatico-Cremona-Mare Adriatico" di circa 650 Km, che interessa l'economia di tre Regioni, la Lombardia, L'Emilia Romagna e il Veneto, garantendo tempi e costi certi, per operare con tranquillità e in un contesto di sicurezza, così come dimostrato dalle esperienze di navigazione interna del Nord Europa.

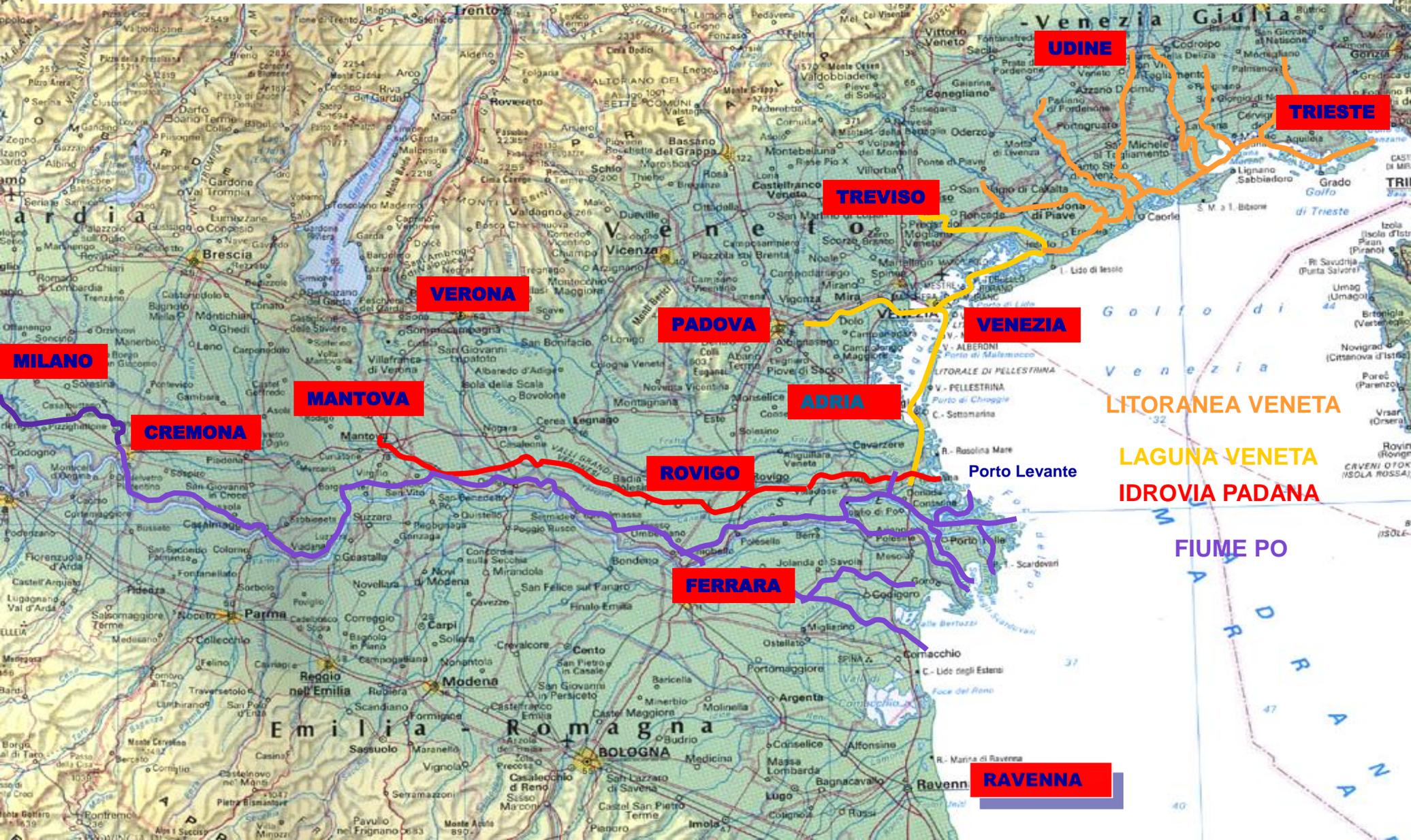
Infatti, in altri paesi dell'UE in epoca recente hanno ben compreso l'immensa risorsa e potenzialità della navigazione fluviale e ne hanno promosso lo sviluppo con infrastrutture adeguate rendendo navigabili nuovi canali e promovendo il proprio territorio in maniera adeguata.

Negli ultimi anni molti convegni, riguardanti lo sviluppo della navigazione fluviale, sono all'ordine del giorno, molte direttive regionali, nazionali e comunitarie spingono in questa direzione mentre una nuova imprenditoria dedicata all'acqua si sta affacciando sulla scena nazionale.

Si sta assistendo ad una riscoperta generale delle vie navigabili interne prevalentemente volte al turismo sostenibile.

Le Società Pubbliche, operanti nelle diverse infrastrutture esistenti nel circuito di navigazione interna sopradescritto, hanno in questi anni investito molti milioni di Euro dello Stato, delle Regioni e della U.E. per promuovere ed infrastrutturare i Porti Interni, al fine di dare operatività a favore dell'economia e del turismo alle aree bagnate dall'Idrovia e dal Fiume Po.

IL SISTEMA FLUVIALE COMMERCIALE e TURISTICO IN ESERCIZIO da Milano a Trieste - riconosciuto dalla Commissione Europea nel 2011



Il Sistema del nord est attualmente in esercizio è di circa 1000 km

■ Il fiume Ticino da Pavia alla confluenza con il Po	7 km
■ Il fiume Po dalla foce del Ticino a Cremona	97 km
■ Il fiume Po da Cremona al mare	292 km
■ Il primo tratto del canale MI-CR-Po	76 km
■ Il fiume Mincio da Mantova al Po (via Governolo)	21 km
■ Il Fissero Tartaro Canalbianco Po di Levante	117 km
■ Il Po di Levante	18 km
■ L'Idrovia Ferrarese (Pontelagoscuro – Porto Garibaldi)	70 km
■ Il Canale Po-Brondolo (Chioggia)	19 km
■ La Laguna Veneta (da Chioggia a Venezia)	30 km
■ La Litoranea Veneta (194 km) e le sue diramazioni	330 km

Schema del Sistema in esercizio e rete in programma



Collegamenti diretti dell'Idrovia con il Mare Adriatico:

Porto di Trieste

Porto di Venezia

Porto di Chioggia

Porto Levante

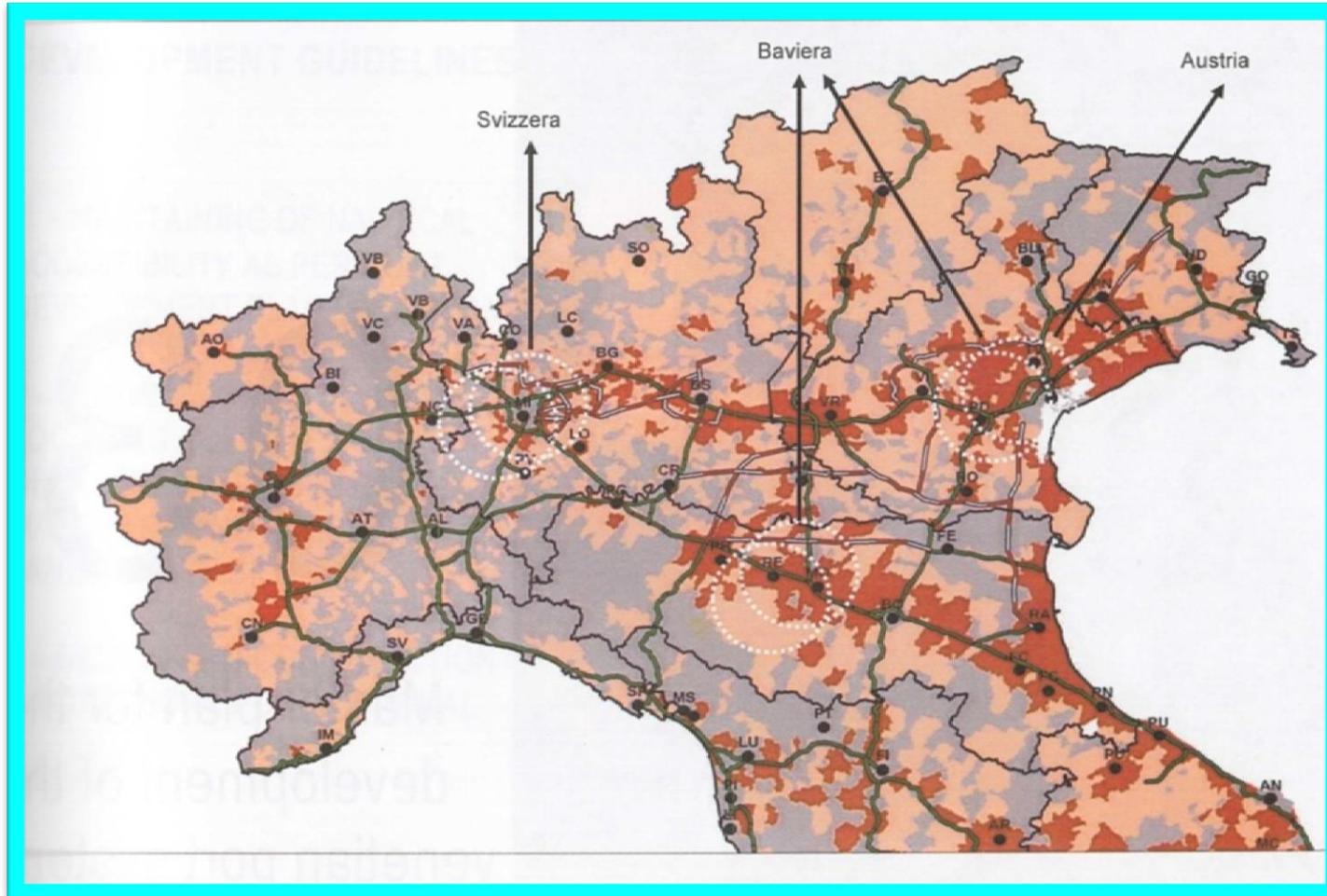
Porto Garibaldi

Porto di Ravenna

Il Sistema fluvio marittimo: una risposta, seppur parziale, al problema logistico del nord del Paese.

1) Le linee navigabili, si inoltrano nella Pianura Padana per circa 300 km, (se si arriva a Milano 380 km) toccando 4 Regioni, il Friuli, il Veneto, l'Emilia e la Lombardia lambendo il Piemonte, che da sole producevano circa il 60% del vecchio PIL nazionale e movimentavano la maggioranza delle merci del nostro Paese.

2) Il Sistema Fluviale interconnesso con i corridoi europei al servizio dei bacini produttivi italiani



3) TRAFFICO MERCI IMPORT/EXPORT DALL'ITALIA NORD ORIENTALE (REGIONI LOMBARDIA, EMILIA, VENETO E FRIULI VENEZIA GIULIA) CON TRASPORTO MARITTIMO – FERROVIARIO – STRADALE, SUL QUALE POTREBBE INCIDERE MAGGIORMENTE IL SISTEMA IDROVIARIO (DATI ISTAT)

MONDO

MERCI IMPORTATE
2009

MERCI ESPORTATE
2009

80.500.000.000 Ton

84.050.000.000 Ton

MERCI IMPORTATE
2009

MERCI ESPORTATE
2009

EUROPA

908.000.000.000 Ton

85.892.000.000 Ton

Il Sistema Fluvio Marittimo italiano è perfettamente integrato con il sistema logistico dei Corridoi Europei, esso è interessato direttamente dai Corridoi:

- 1 - 1 Baltico Adriatico,**
- 3 - 3 Mediterraneo,**
- 5 - 5 Helsinki La Valletta**
- 6 - 6 Genova Rotterdam (tramite il corridoio 3)**

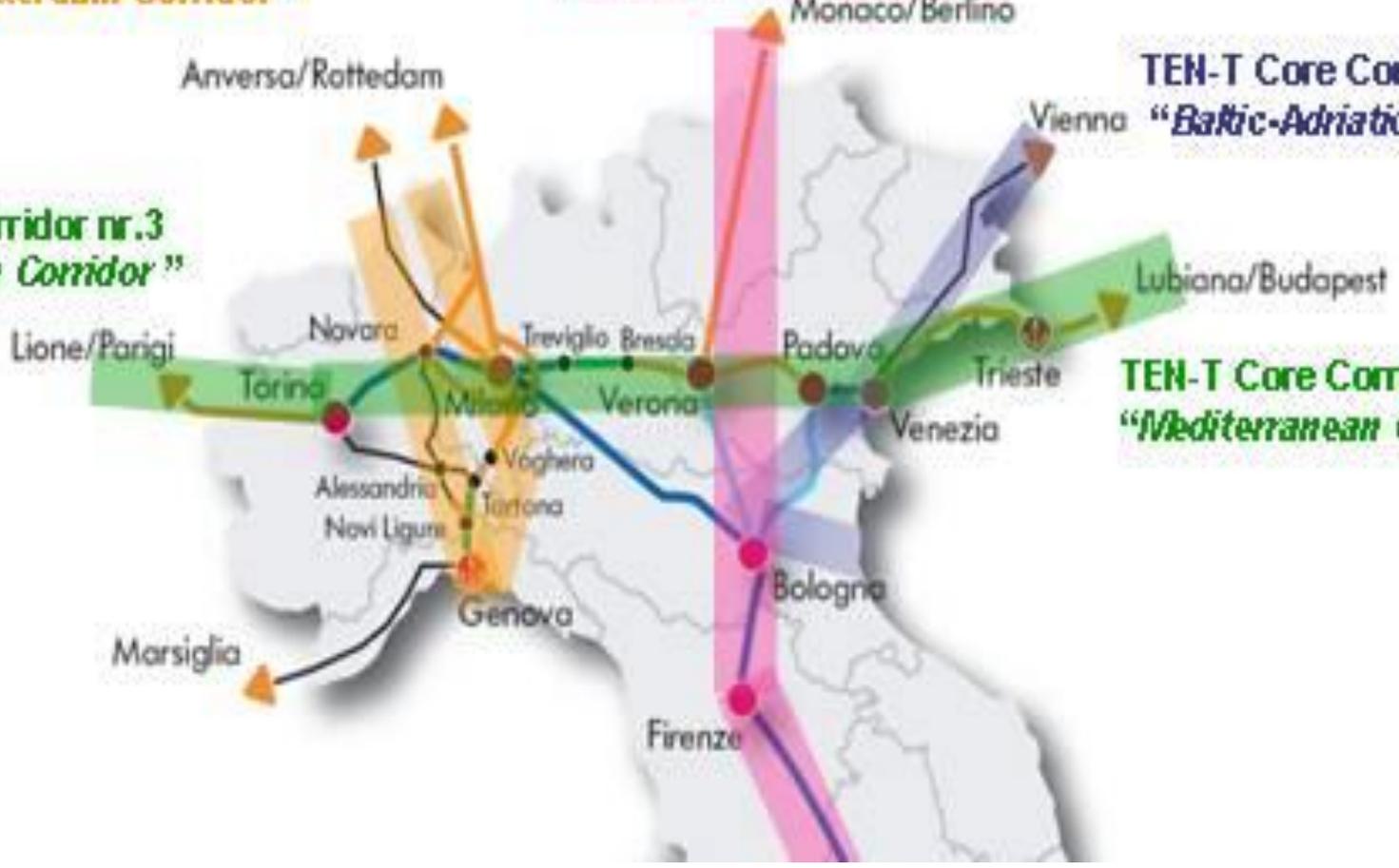
TEN-T Core Corridor nr.6
"Genova-Rotterdam Corridor"

TEN-T Core Corridor nr.5
"Helsinki-Maljetta Corridor"
Monaco/Berlino

TEN-T Core Corridor nr.1
"Baltic-Adriatic Corridor"
Vienna

TEN-T Core Corridor nr.3
"Mediterranean Corridor"

TEN-T Core Corridor nr.3
"Mediterranean Corridor"
Lubiana/Budapest



I punti di forza del Sistema Fluviale sono:

- I Corridoi europei
- La riqualificazione dei Porti dell'Alto Adriatico
- I porti di Trieste, Venezia e Ravenna
- I porti del sistema fluvio marittimo: Chioggia, Porto Levante, Porto Garibaldi e Porto Nogaro (Porto interno - Friuli), Monfalcone
- Il Sistema viario e ferroviario del nord
- Il Sistema produttivo
- I grandi interporti merci di Verona (ZAI – Quadrante Europa), Padova, Bologna, Portogruaro e Rovigo.
- L'autostrada del Mare Adriatico
- la progettata Banchina off-shore di Venezia

Porti interni Fluvio Marittimi dotati di aree industriali servite dalle tre modalità, gomma/ferro/acqua:

- Porto Levante – Area Industriale Attrezzata Adria/Loreo (merci)
- Rovigo Interporto (merci)
- Sistema Portuale Mantovano (merci)
- Cremona (merci)

Sono inoltre operativi un centinaio di attracchi a disposizione del traffico turistico, commerciale/passeggeri e diporto.

Altri Porti Fluvio Marittimi dotati di aree industriali :

- Legnago (Torretta)
- Bagnolo Po (Canda)
- San Rocco di Boretto – Reggio Emilia
- Ferrara
- San Benedetto Po
- Revere
- Ostiglia
- Viadana – Mn (Pipeline - gas)

STRUMENTI AL SERVIZIO DEL SISTEMA FLUVIO MARITTIMO (MASTERPLAN – RIS – NAPA)

-MASTER PLAN: PIANO GENERALE DEL SISTEMA IDROVIARIO DELL'ITALIA DEL NORD, INTENDE PERSEGUIRE LA PROMOZIONE DEL SISTEMA, LO SCAMBIO DI ESPERIENZE E DI BUONE PRATICHE, L'ORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO MERCI, INCLUSA LA NAVIGAZIONE FLUVIOMARITTIMA, LO SVILUPPO DI PROGETTI COMUNI E PROMUOVERE UN 'IMMAGINE DI UN SISTEMA COORDINATO.

-RIS: RIVER INFORMATION SYSTEM, CONSENTE DI RINTRACCIARE LE IMBARCAZIONI LUNGO TUTTO IL LORO PERCORSO, SISTEMA ATTIVO LUNGO IL PO.

-NAPA: NORTH ADRIATIC PORT ASSOCIATION, FIRMATO ACCORDO TRA PORTI DI VENEZIA, RAVENNA, TRIESTE E KOPER, RIJEKA PER CREARE SINERGIA E COOPERAZIONE E CERCARE DI INCREMENTARE IL TRASPORTO CONTAINER E MERCI CERCANDO DI ARRIVARE A 10MILIONI DI TEU NEL 2020.

- UN DATO - NAPA 2010 : 1.471.908 TEUS.

Sul Sistema in questo ultimo triennio si sono impegnati ingenti mezzi finanziari per opere che sono state ultimate o che sono in corso di realizzazione:

- Interventi previsti Regione Veneto Legge 380/90

- 55.955.000,00
- 71.949.000,00
- 14.000.000,00

di cui per

- | | |
|---|----------------|
| - Idrovia Litoranea Veneta | 31.664.000,00 |
| - Intervento automazione Conche Po | 2.570.000,00 |
| - Emilia Romagna per la tratta
Ferrara Porto Garibaldi | 145.000.000,00 |

Difronte a questa ingente somma di 280.904.000,00 (in difetto perché mancano le spese portuali per l'adeguamento della flotta e quant'altro) e nonostante l'impegno costante dell'Unii, non si riesce a modificare leggi e regolamenti, non a norma con quelli Europei, che danneggiano il presente e il futuro di una sperata espansione logistica di questo sistema.

Attività di trasporto in essere:

1 - commerciale - (per milioni di tonnellate di merci) esistono linee giornaliere e settimanali che uniscono i vari porti, le merci trasportate sono in prevalenza, inerti cereali, ferrosi, coils e carichi eccezionali.

Ed inoltre vi è una linea settimanale diretta di TEUs da Venezia a Mantova

2 - turistico - (per circa 600.000 presenze annue escluse le lagune e Laghi) il servizio comprende proposte giornaliere o settimanali integrate con ippovie, percorsi enogastronomici e piste ciclabili.

Il Sistema quindi è operativo e contribuisce notevolmente alla riduzione dell'emissione di Co2 nella Pianura Padana

