

# a new water-way to go south!

## Lo sviluppo del trasporto merci attraverso la navigazione interna Resoconto dell'Incontro di lavoro sul sistema della Navigazione interna nel Nord Italia

mercoledì 17 Dicembre 2008 – ore 9.00 – 13.30

**presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma, via dell'Arte**

L'incontro, a carattere tecnico e ristretto, ha avuto lo scopo di favorire uno scambio di informazioni tra gli "attori" pubblici e privati della Navigazione interna e le strutture che si occupano di Navigazione a livello centrale.

Il Ministero è stato aggiornato sull'evoluzione del trasporto via acque interne e sulla nuova domanda delle imprese, sui principali problemi che stanno emergendo per la flotta, su temi quali lo scambio nei porti marittimi ed i costi di trasporto, sul quadro degli interventi infrastrutturali effettuati e gli interventi programmati.

Per gli enti e gli operatori presenti è stata occasione per conoscere le linee di azione del Ministero dei Trasporti sui temi della navigazione in relazione a quella interna e promiscua.

### Partecipanti

Borgatti Mario Presidente UNII e Società Consortile Idrovie Padane

Volpe Fabio CONSVIPO – INVESTINPOLESINE - ROVIGO

#### **Sistema Portuale mantovano – Porto di Mantova - Valdaro**

Camocardi Claudio Vicepresidente Provincia di Mantova

Leoni Giancarlo Dirigente Infrastrutture e Trasporti e Navigazione Provincia di Mantova

Medeghini Emanuela Resp. Politiche comunitarie Provincia di Mantova

Zaglio Roberto Settore Trasporti Provincia di Mantova

#### **Porto di Cremona**

Rodighiero Giorgio Settore navigazione Provincia di Cremona

#### **Porto dell'Emilia centrale - Boretto**

Spaggiari Giuliano Assessore Provincia di Reggio Emilia

Gentili Pietro Funzionario politiche comunitarie Provincia di Reggio Emilia

#### **Enti Regionali – Sovra-regionali**

Galvani ARNI - Regione Emilia Romagna

Moretti Marcello Resp. Ufficio tecnico navigazione AIPO

#### **Rappresentante tecnici e operatori fluviali**

Negrini Giuliano ATENA - Imprenditore

Negrini Emanuele ATENA

#### **Ministero Infrastrutture e Trasporti**

Puja Enrico Maria Direttore Generale della D.G. Trasporto Marittimo Fluviale Lacuale

Caliendo Cosimo Direttore Generale della D.G. Porti

Catalano Maria D.G. Trasporto Marittimo Fluviale Lacuale

Moltoni Stefania D.G. Trasporto Marittimo Fluviale Lacuale

Alati Giuseppe D.G. Trasporto Marittimo Fluviale Lacuale, Dir. Sicurezza Marittima e Interna

Azzini Fabrizio D.G. Trasporto Marittimo Fluviale Lacuale

Vetraino Albertina D.G. Porti Div.1

Cruciani Annamaria D.G. Trasporto Marittimo Fluviale Lacuale

Maione Germano D.G. Trasporto Marittimo Fluviale Lacuale

Impagliazzo Domenico D.G. Trasporto Marittimo Fluviale Lacuale



Interporto di Rovigo



PORTO NOGARÒ - PORT  
Consorzio Acqua-Canoa



Provincia di Cremona



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA



Società Consortile Idrovie Padane



# a new water-way to go south!



## TEMI AFFRONTATI

### ▪ **Presentazione del sistema dei Porti e dalla navigazione interna del Nord Italia**

Gli enti con competenze gestionali sui porti e sulla navigazione interna hanno costituito un coordinamento che senza sovrapporsi alle Istituzioni intende perseguire risultati concreti sul versante dell'incremento dei traffici fluvio-marittimi attraverso:

- Costituzione di una rete stabile di collaborazione reciproca per ottenere sinergie nella promozione del sistema della navigazione interna;
- Scambio di esperienze operative;
- Promozione delle linee di traffico collegando più porti e realtà interne e marittime;
- Elaborazione di una strategia comune a partire dai molteplici progetti e iniziative in corso, anche al fine di relazionarsi con Istituzioni nazionali e comunitarie e accedere a finanziamenti;
- Presentazione del sistema in modo unitario verso gli enti statali e comunitari.

Tramite tale coordinamento e con il patrocinio delle Regioni Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia, sono state realizzate nel 2008 alcune iniziative di promozione e approfondimento ed è stato avviato un dialogo costante con le Istituzioni comunitarie:

Maggio 2008	Realizzazione e allestimento di una esaustiva Mostra presso Parlamento europeo, ospitata da On. Paolo Costa, Incontro con Coordinatrice europea progetti prioritari fluviali ten-T M.me Karla Pejjs, funzionari della Commissione Europea e della Banca Europea degli Investimenti, Seminari di approfondimento presso la sede a Bruxelles della Regione Lombardia con operatori privati; (in seguito la Mostra è stata esposta in varie sedi portuali)
Ottobre 2008	Visita di M.me Karla Pejjs al sistema Idroviario e Seminario di approfondimento;
Novembre 2008	Seminario a Boretto (RE) su Intermodalità e nuove tecnologie per la navigazione fluviale;
Dicembre 2008	Incontro tra Commissione Europea DG TREN, operatori fluviali e rappresentanza a Bruxelles della Regione Veneto;

Inoltre sono stati avviate le seguenti iniziative di elaborazione strategica e network:

- censimento dei progetti in corso e futuri,
- gruppo di lavoro progetti europei,
- contatti con Piattaforma europea PLATINA e INE,
- bozza di formalizzazione del coordinamento.

Per i primi mesi del 2009 sono previsti: incontro di aggiornamento presso Commissione europea, Mostra, seminari e workshop presso il Ministero infrastrutture e Trasporti, elaborazione di un documento-piattaforma per una strategia comune.

### ▪ **L'evoluzione del trasporto via acque interne e la nuova domanda delle imprese**

Il sistema di navigazione fluvio-marittimo oggi comprende:

Circa 300 Km di costa navigabile all'interno delle 3 miglia marittime da foce Po a Trieste e da foce Po a Ravenna  
15 porti interni pubblici (6 a Mantova 3 a Cremona)  
16 porti interni privati (6 a Mantova 2 a Cremona)

Il volume delle merci trasportate è in continuo aumento: Oltre 300 milioni di ton/Km trasportate nel 2007

Vi sono investimenti in corso dal lato della dotazione infrastrutturale e degli operatori di trasporto in programma per il biennio 2009-2011 in grado di stimolare una crescita dei traffici del 20% (Eusider, Sadepan, Fluviomar ...)

### ▪ **I principali problemi che stanno emergendo per la flotta, lo scambio nei porti marittimi ed i costi di trasporto**

Le imprese hanno manifestato le seguenti carenze ed esigenze:

1. certezza dell'utilizzabilità del sistema. Ciò si garantisce attraverso il canale, ed interventi sul fiume

# a new water-way to go south!

2. maggiore capacità delle infrastrutture. E' necessario adeguare il canale alla 5° classe lungo tutto il suo percorso.
3. rinnovo della flotta per maggiori dimensioni ed efficacia del naviglio con conseguente riduzione dei costi di trasporto (Mancano gli operatori e la domanda di trasporto e di chiatte non viene evasa)
4. rinnovo della flotta per naviglio fluvio-marittimo, atb, ecc. con riduzione delle rotture di carico
5. riduzione dei costi di accesso ai porti marittimi per il transhipment (accordi di cooperazione per riduzione dei costi di accesso e per banchine libere per scambio acqua-acqua)
6. Nuova organizzazione dell'offerta logistica. Oggi non ci sono linee, ma solo servizio porta a porta. Occorre sperimentare le linee per raccogliere i piccoli carichi strada facendo sulla linea.
7. Trasferimenti obbligatori strada- acqua per le imprese che intasano il traffico stradale.
8. Attività promozionale per migliorare la conoscenza dei privati (ex SCIP)
9. Progetti di formazione (come ad esempio il progetto Forindlog, con cui la Provincia di Mantova ha reintrodotta scuole per operatori di navigazione)
10. Attività Urbanistica: i porti devono diventare anche aree industriali, per avvicinare le imprese all'acqua e ridurre i costi di transhipment.
11. semplificazione amministrativa

La strategia per rispondere alle domande, consiste nel promuovere la competizione con la strada attraverso una maggiore efficienza del sistema della navigazione.

Progetti che concorrono alla realizzazione di tale obiettivo sono, ad esempio, in Regione Veneto: l'automazione delle conche dei canali, in Regione Emilia: il sistema di telecontrollo del fiume PO, in Provincia di Mantova e Cremona: la messa in funzione di un mezzo di soccorso nel caso di bassi fondali nel Po.

Sul piano infrastrutturale la Regione Lombardia ha istituito finanziamenti per il miglioramento delle infrastrutture e della flotta.

## Il quadro degli interventi infrastrutturali effettuati e degli interventi programmati nel sistema

**Agenzia Interregionale Fiume Po:** Attività principale dell'Ente è la difesa del suolo e la sicurezza idraulica. Dall'1/1/07 con la LR Lombardia n. 30/2006 ha competenze per la navigazione nel reticolo idraulico lombardo e la gestione di opere e manufatti ad esso connessi. Le stesse attività a livello di navigazione sono effettuate dalle Regioni Emilia Romagna e Veneto dai rispettivi Enti regionali: ARNI e Sistemi Territoriali S.p.A.

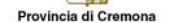
A livello progettuale AIPO ha ricevuto dalla Regione Lombardia con DGR 5707/2007 il finanziamento per le seguenti opere e studi:

- 1) Conca di Valdarò (da realizzarsi in collaborazione con la Provincia di Mantova), per collegare direttamente il canale Fissero Tartaro Canal Bianco ai laghi di Mantova, e quindi connettere il Polo Industriale mantovano con il Canale, senza che si debba utilizzare il nodo idroviario di Foce Mincio e le Conche di Governolo e San Leone.
- 2) Tura mobile foce Mincio
- 3) Studio per la sistemazione del Fiume Po a Corrente libera tra Cremona e Foce Mincio: sulla base di un modello matematico e di uno fisico, si sono individuati i tratti del Fiume che presentano criticità. Con successivi finanziamenti verranno realizzati gli interventi che hanno lo scopo di aumentare i giorni navigabili da 200/250 a 300/340 nella tratta in oggetto. Tali interventi saranno realizzati esclusivamente su pennelli e difese spondali, modulando il flusso di corrente.
- 4) Prime ipotesi di regimazione del fiume Po: si sono ipotizzate 4 traverse con annesso conche di navigazione e centralina idroelettrica. Il progetto, attualmente allo studio di prefattibilità, prevede un'ipotesi di ubicazione delle traverse, la revisione della pianificazione vigente, la caratterizzazione delle opere ed il business plan dell'intervento. Il progetto si prevede che possa auto-finanziarsi al 90 - 95%.

## Il lavoro di rete e l'Europa: dalla promozione al progetto strategico

E' stato attivato un canale di dialogo costante con le istituzioni e si stanno attivando contatti con le realtà europee della navigazione interna.

3 sono le azioni fondamentali:



# a new water-way to go south!

1) **accreditare il sistema Idroviario Italiano come tratta di rilevanza nel sistema trans-europeo**, per questo occorre attività promozionale, per guadagnare visibilità ed attenzione. La coordinatrice Pejjs ha inserito nel suo rapporto intermedio dell'agosto 2008 un riferimento al Sistema Idroviario del Nord Italia come via navigabile in via di sviluppo, accanto ai progetti fluviali ad oggi prioritari per Ue. Ciò rappresenta una entrata in scena, nel panorama europeo delle vie navigabili, da coltivare.

2) **accedere in maniera sistematica e strategica ai finanziamenti** comunitari, gestiti a livello regionale (FESR), trans-nazionale (programmi di cooperazione transfrontaliera o transregionale Italia-Slovenia, Sud Est Europa, MED) o da Bruxelles (Marco Polo, per gli operatori privati e reti transeuropee per investimenti pubblici, 7° Programma quadro per ricerca e sviluppo tecnologico). A questo scopo è stato creato un gruppo di lavoro tecnico con la finalità di fare sistema per le varie possibili candidature (candidandosi ove possibile come soggetto unico, dimostrando una serietà ed una solidità d'insieme, ovvero suddividere le progettualità e le candidature in base ai canali di finanziamento e alle competenze dei vari enti).

3) **acquisire caratteristiche e strutturazione "europee"** attraverso la conoscenza delle modalità di lavoro e dei progetti innovativi degli altri sistemi idroviari europei (Commissioni Fluviali, River Information System...) e la partecipazione alle piattaforme tecnologiche, di scambio e di lobby europee (PLATINA, EFIP, INE) e la conseguente evoluzione del progetto gestionale complessivo verso logiche europee.

Le tre azioni sono tra loro interconnesse: strutturazione → accreditamento → finanziamento; partenariato → progetti → finanziamento. Esse possono essere efficacemente portate a termine solo a condizione che poggino su un progetto strategico di sistema che va sostanziato attraverso:

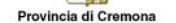
- un coordinamento strutturato
- una progettualità integrata e innovativa che riguardi l'infrastruttura, la logistica e i servizi portuali, la flotta e le linee, la sicurezza, la promozione etc

Tale progetto integrato è in fase di elaborazione a partire dalla messa a sistema delle azioni in essere e programmate dai vari soggetti pubblici del coordinamento e della progettualità privata.

Esiste oggi una comunione d'intenti strategica abbastanza evidente tra il progetto del Sistema idroviario del Nord-Italia e le politiche comunitarie che mirano a:

- utilizzo della via d'acqua per decongestionare il traffico su strada delle aree europee più industrializzate → area padano-veneta
- promozione delle tratte trans-nazionali e multimodali → sistema fluvio marittimo nord-italia / Adriatico
- macro piani d'investimento integrato strutturale e logistico con il coinvolgimento pubblico e privato → attività del coordinamento con il coinvolgimento degli operatori privati.

Tale convergenza potrà essere resa più stringente attraverso la prosecuzione del presidio delle istituzioni comunitarie da un lato e l'affinamento del "progetto di sistema" con portata nazionale e trans-nazionale dall'altro.



# a new water-way to go south!



Provincia di Cremona



PROVINCIA DI REGGIO EMILIA



Società Consortile Idrovie Padane



UNLL  
UNIONE NAZIONALE  
NAVIGAZIONE  
INTERNA

## CONCLUSIONI

Gli attori locali che gestiscono i Porti e la rete di navigazione interna del Nosrd Italia, rappresentano una forte aggregazione territoriale espressa dal “coordinamento” e si rivolgono al Ministero Infrastrutture e trasporti auspicando:

- che il Ministero possa individuare al proprio interno **un referente unico e stabile** per la raccolta delle esigenze espresse dai porti e dai territori (componente pubblica e privata), per superare, in prima battuta la lacuna informativa e operativa dovuta alla complessità amministrativa e di ripartizione di competenze Regionali / Locali;
- che il Ministero possa aprire un dialogo strutturato e permanente e istituire **un tavolo di confronto** sia con le Regioni, sia con gli enti che direttamente gestiscono, in base a competenze delegate, i porti e la navigazione interna per una gestione efficace e un indirizzo delle risorse comunitarie, nazionali e regionali;
- che il Ministero contribuisca attivamente alla **costruzione di un progetto strategico** di sistema multimodale Nord-Italia / Adriatico con partecipazione pubblica (vari livelli amministrativi) e privata quale premessa per un riconoscimento nel quadro delle reti trans-europee e l’attivazione di **un piano finanziario** basato su risorse pubbliche (locali, Regionali, Nazionali, comunitarie), private e su piani di finanza agevolata per gli investimenti infrastrutturali (BEI) e per le imprese;
- che il Ministero possa partecipare con ruolo attivo nella dinamica di coordinamento, **riconoscimento e sviluppo del sistema idroviario anche in chiave europea**, fungendo da collegamento qualificato con istituzioni Comunitarie, Autorità nazionali Slovena, Croata, Greca, interpretando il sistema idroviario come complementare alla programmazione in materia di ShortSeaShipping e Autostrade del mare nell’Adriatico;
- che il Ministero partecipi in qualità di partner qualificato alla costruzione e alla candidatura di **progetti finalizzati alla cooperazione transnazionale** nell’ambito della programmazione comunitaria “cooperazione territoriale” Italia-Slovenia, Sud-Est Europa e MED e alla promozione di strumenti di agevolazione per le imprese (MARCO POLO...);
- che il Ministero possa avviare una **risistemazione normativa** in materia di navigazione interna improntata alla semplificazione e all’agevolazione dell’imprenditoria trasportistica e navale interna, che presenta caratteristiche peculiari e in evoluzione.

Al fine di approfondire le istanze sopra descritte si propone un programma informativo e di confronto a Febbraio 2009, presso la struttura del Ministero, con il coinvolgimento degli attori pubblici locali, delle Regioni e degli operatori privati, comprendente:

- la mostra, che illustra le potenzialità del Sistema idroviario del Nord Italia e alcuni momenti di approfondimento;
- un **Seminario** introduttivo dedicato a: “Trasporto merci e navigazione interna nel Nord Italia” che partendo dal quadro di riferimento Europeo e nazionale, tratterà lo stato dell’arte, le problematiche, le potenzialità e le prospettive di sviluppo.
- un **Workshop** dedicato al tema della logistica e della flotta
- un **Workshop** dedicato allo sviluppo infrastrutturale e al tema degli investimenti.