PROVINCIA DI MANTOVA
Settore Ambiente, Pianificazione Territoriale, Autorità Portuale
Servizio Pianificazione e Parchi – Servizio Autorità Portuale

PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MANTOVA

Settembre 2013

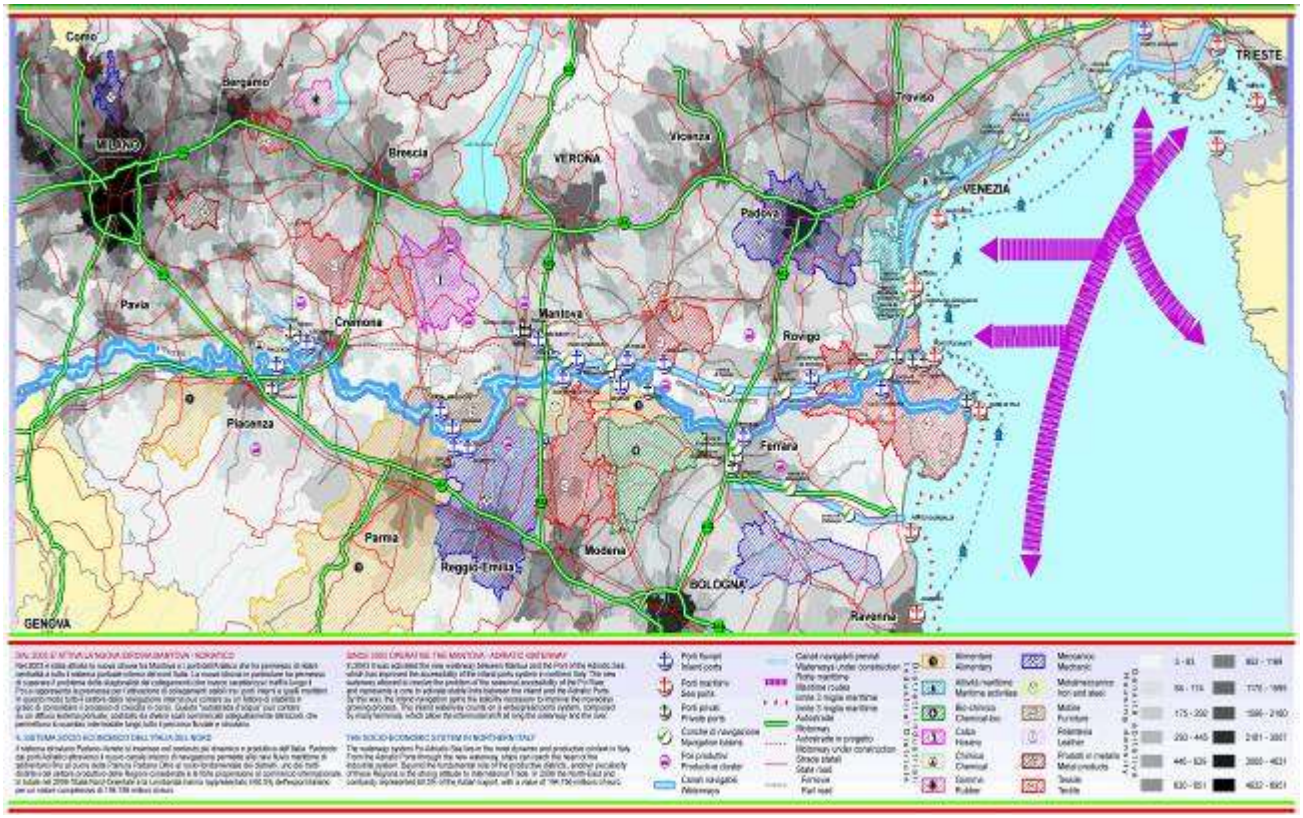
ALLEGATI ALLA RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Allegato 1 Il sistema idroviario del nord italia
Allegato 2 Il sistema portuale mantovano

All. 1 - Il sistema idroviario del Nord Italia

Lo sviluppo del Sistema idroviario del Nord Italia come parte di una più ampia rete multimodale e globale, con funzione di supporto e perfezionamento ai corridoi europei I Berlino-Palermo e V Lisbona-Kiev, è oggetto di un progetto europeo che prevede il coordinamento dei Porti e degli Enti di navigazione interna ed è finalizzato principalmente a:

- creare un asse transeuropeo multimodale, che comprende un sistema di interconnessione di vie navigabili interne e mare con strade e ferrovie,
- decongestionare il traffico stradale e ridurre le emissioni di CO2 nella valle del Po.



Il progetto prevede un coordinamento tra i partner di obiettivi:

- network stabile
- promozione del sistema
- scambio di esperienze e di buone pratiche
- organizzazione del trasporto di merci, inclusa la navigazione fluvio-marittima
- sviluppo di progetti comuni
- immagine di un sistema coordinato

ed azioni:

- sviluppo di un progetto strategico
- promozione delle azioni
- ricerca e sviluppo
- collaborazione con il Ministero dei Trasporti per definire le disposizioni
- collaborazione e dialogo permanente con gli operatori privati

Il sistema idroviario del Nord Adriatico (Waterway), supportato dal nuovo canale Mantova-Adriatico (IV e V Classe CEMT) e dai fiumi Po e Mincio, è costituito da più porti attrezzati

organizzati per elevare il livello di prestazione dei servizi di trasporto per le imprese e per l'intero territorio del nord Italia.

Le vie d'acqua sono tradizionalmente associate all'Europa continentale del nord, ma una nuova idrovia emergente può cambiare il volto del trasporto merci e della logistica nell'Europa del Sud grazie a:

- una collocazione geografica strategica, ossia un collegamento all'interno e tra i Corridoi V e I e VIII (Bari-Varna) e il Mare Adriatico;
- un potenziale per la logistica del trasporto merci intermodale, collegando navigazione di piccolo cabotaggio e interna con ferrovia e strada, per il trasferimento di merci tra il mediterraneo e l'Europa continentale;
- una partnership dinamica di autorità dei porti interni e di agenzie locali, regionali e interregionali che operano per l'innovazione nella logistica e nei trasporti;
- un'opportunità per investimenti e business presso le nuove infrastrutture e servizi della navigazione interna.

Il Sistema idroviario del Nord Italia é stato oggetto di una prima mostra a Bruxelles nel maggio 2008 a cui hanno fatto seguito diverse esposizioni tra cui quella tenuta a Roma nel novembre 2008.

a new water-way to go south!

11-14 Novembre 2008

Il Sistema Idroviario del Nord Italia in Mostra

Sede: Ministero dei Trasporti - Via dell'Arte 16 Roma EUR
Orari: *da definire*

La Mostra "*Il sistema idroviario del Nord Italia verso il corridoio adriatico*", è stata inaugurata il 13 Maggio 2008 a Bruxelles, ospitata dall'On. Costa al Parlamento europeo, attirando l'attenzione dei rappresentanti delle Istituzioni UE e del coordinatore europeo delle vie navigabili Karla Peijs. Inoltre è stata presentata successivamente presso alcune sedi del sistema idroviario e fa tappa ora presso il Ministero dei Trasporti

Lo sviluppo dei distretti industriali nelle adiacenze del sistema navigabile e della rete ferroviaria ha imposto la necessità di spostare merci dalla strada alla ferrovia ed all'acqua a causa dei sempre più alti livelli di congestione ed inquinamento.
Lo scopo di spostare merci verso sistemi di trasporto più sostenibili è altresì in perfetta corrispondenza con le politiche europee sui trasporti, in particolare per quanto riguarda le reti Trans-Europee ed il programma NAIADES sulla navigazione interna.
Il sistema idroviario del Nord Italia risulta essere il potenziale anello di snodo, intersezione e congiunzione tra i corridoi transeuropei che attraversano il territorio italiano e rete di riferimento per le merci in attraversamento dello spazio alpino:

- Il sistema costituisce un tratto navigabile del corridoio V Lisbona – Kiev;
- Il sistema interseca il corridoio I Berlino – Palermo, nell'area in cui sono collocati i due porti interni di Cremona e Mantova-Valdaro;
- Il sistema nasce a cavallo del corridoio dei due Mari Rotterdam – Genova, nel punto di intersezione con il corridoio V;
- Inoltre il sistema costituisce idealmente la prosecuzione interna del corridoio VIII Bari – Varna e dell'autostrada del mare Sud Europa.
- Terminal naturale della rete idroviaria è il corridoio Adriatico diretto ad incrociare le rotte commerciali EST-OVEST, coinvolgendo porti dei paesi confinanti con l'Unione europea.

La valenza strategica del sistema idroviario del Nord Italia sta proprio nella potenziale congiunzione tra i traffici di merci su rotaia in area continentale, che attraversano l'arco Alpino, e i traffici di merci tramite cabotaggio nel Mediterraneo. Questo è il messaggio che intendiamo portare alle istituzioni europee.
Inoltre le Autorità portuali e gli Enti pubblici e privati che operano per lo sviluppo della logistica e della navigazione interna intendono presentarsi e ragionare con potenziali partner progettuali, commerciali e investitori di tutta Europa.

20 PANNELLI PRESENTANO VISIVAMENTE E TECNICAMENTE L'ESTENSIONE E LE CARATTERISTICHE DELL'IDROVIA, LE POTENZIALITA' DEL SISTEMA DEI PORTI E DELLE BANCHINE COMMERCIALI AD OGGI ATTIVI.

L'idrovia Padano Veneta

Il sistema idroviario Padano-Veneto si inserisce nel contesto socio economico più dinamico e produttivo dell'Italia. Partendo dai porti Adriatici attraverso il nuovo canale interno di navigazione permette alle navi fluvio-marittime di addentrarsi fino al cuore della Pianura Padana.
Oltre al ruolo fondamentale dei distretti, uno dei tratti distintivi del settore produttivo delle Regioni considerate è la forte propensione al commercio internazionale. In totale nel 2006 l'Italia Nord-Orientale e la Lombardia hanno rappresentato il 60,5% dell'export italiano per un valore complessivo di 194.756 milioni di euro.

Attraverso l'operazione di allibo, dalle grandi navi oceaniche le merci verranno caricate direttamente su chiatte fluviali che, con l'utilizzo dei rimorchiatori e spintori verranno movimentate oltre che sino a Venezia o Chioggia, anche ai porti fluviali di Mantova e Cremona attraverso il sistema di canali Fissero, Tartaro e Canal Bianco e Po.

Il fiume Po è l' asse centrale del sistema idroviario Padano Veneto. La parte attualmente navigata va da Cremona al mare per una lunghezza di 292 km. Il Po è collegato al mare anche attraverso il Po di Levante con uscita a Porto Levante e l' Idrovia Po Brondolo con uscita ai Porti di Chioggia e Venezia, tramite la conca di Volta Grimana, e attraverso l'idrovia ferrarese con uscita a Porto Garibaldi, tramite la Conca di Pontelagoscuro.

IDROVIE: canale Mantova-Adriatico, canale Cremona-Milano, fiume Po, canale Po Brondolo, idrovia ferrarese

Nel 2003 è stata attivata la nuova idrovia tra Mantova e i porti dell'Adriatico che ha permesso di ridare centralità a tutto il sistema portuale interno del nord Italia. La nuova idrovia, in particolare, ha permesso di superare il problema della stagionalità dei collegamenti (che invece caratterizza i traffici lungo il Po) e rappresenta la premessa per l'attivazione di collegamenti stabili tra i porti interni e quelli marittimi. In questo modo tutto il settore della navigazione interna può contare su un fattore di stabilità in grado di consolidare il processo di crescita in corso.

L'idrovia Mantova – Adriatico, già canale Fissero – Tartaro – Canalbianco – Po di Levante, interessa le province di Mantova, Verona e Rovigo. E' un'infrastruttura idroviaria regolata dagli alti standard prestazionali per la navigazione interna (IV-V classe CEMT): offre garanzia di fondali costanti lungo i 136 km di sviluppo, velocità di corrente minima, elevata sicurezza.
Nella sua sezione mantovana il canale è aperto alla Va classe CEMT di navigazione, questo significa che sono trasportabili lungo il canale carichi fino alle 3.000 tonnellate. I 42 km della sezione veneta ancora aperti alla IV classe di navigazione CEMT sono, ad oggi, oggetto di adeguamento e potenziamento. Entro breve quindi l'intero corso dell'idrovia Mantova – Mare dovrebbe essere aperte alla Va classe di navigazione.

Il sistema idroviario padano veneto: classificazione C.E.M.T. del 1992

Tipo di idrovia		Classe di navigazione	Barche a motore e chiatte – Tipo di barche – caratteristiche generali					Convoglia spinta – Tipo di convoglio – caratteristiche generali					Altezza minima sotto i ponti
			Denominazione	Lunghezza	Larghezza	Pescaggio	Tonn.		Lunghezza	Larghezza	Pescaggio	Tonn.	
				m	m	m	T		m	m	m	T	m
D'INTERESSE REGIONALE	A ovest dell'Elba	I	Péniche Barge	38.50	5.05	1.80-2.00	250-400						4.00
		II	Kast+Campine is Campine-Barge	50-55	6.60	2.50	400-650						4.00-5.00
		III	Gustave Konings	67-80	8.20	2.50	650-1000						4.00-5.00
	A est dell'Elba	I	Grosse Finow	41	4.70	1.40	180						3.00
		II	Barka Motorova 500	57	7.50-9.00	1.60	500-630						3.00
		III		67-70	8.20-9.00	1.60-2.00	470-700		118-132	8.23-9.00	1.60-2.00	1000-1200	4.00
		IV	Johann Welker	80-85	9.50	2.50	1000-1500		85	9.50	2.50-2.80	1250-1450	5.25 e 7.00
		Va	Grands Rhénans Large Rhine Vessels	95-110	11.40	2.50-2.80	1500-3000		95-110	11.40	2.50-4.50	1600-3000	5.25 e 7.00 e 9.10
D'INTERESSE INTERNAZIONALE		Vb							172-185	11.40	2.50-4.50	3200-6000	
		VIa							95-110	22.80	2.50-4.50	3200-6000	7.00 e 9.10
		VIb		140	15.00	3.90			185-195	22.80	2.50-4.50	6400-12000	7.00 e 9.10
		VIc							270-280 193-200	22.80 33.00-34.20	2.50-4.50 2.50-4.50	9600-18000 9600-18000	9.10
		VII							285 195	33.00-34.20	2.50-4.50	14500-27000	9.10

Il percorso parallelo a quello del Po, parte dalla botte a sifone di Formigosa, attraversa il basso Mantovano, tra Mantova e Trevenzuolo, così è possibile collegarsi al Po e al Mincio attraverso la conca di S. Leone, quindi il basso Veronese ed entra nel Polesine fino alla conca di Baricetta, ultimo manufatto prima del mare; da qui ci si collega all'idrovia Po – Brondolo in prossimità di Volta Grimana verso la laguna veneta.

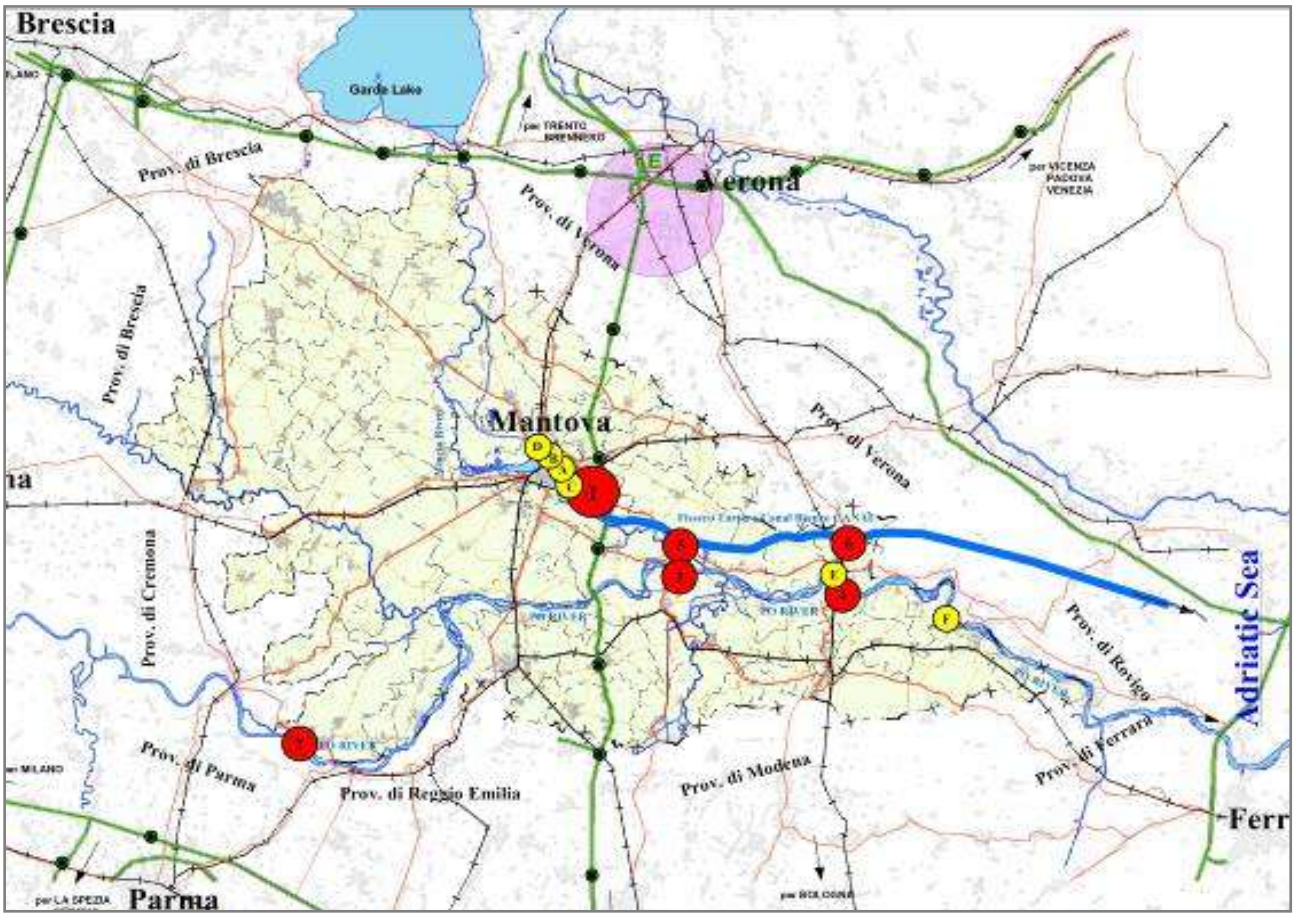
La presenza lungo l'idrovia di una serie di conche di navigazione permette la connessione in diversi punti con il bacino del Po. Le conche di navigazione infatti permettono di superare il dislivello provocato dalla variabilità della quota idrica del fiume. Il dislivello medio è di circa 2 m., e il tempo di passaggio attraverso le conche varia dai 15 ai 30 minuti. In provincia di Mantova sono presenti tre conche di navigazione ed una quarta, la conca di Valdaro, è in corso di realizzazione:

conche	lunghezza	larghezza	tirante d'aria
GOVERNOLO	80 m.	10 m.	6,50 m.
SAN LEONE	110+80 m.	12,5 m.	6,50 m.
TREVENZUOLO	110 m.	12,5 m.	6,50 m.
VALDARO	110	12,50	6,50 m.

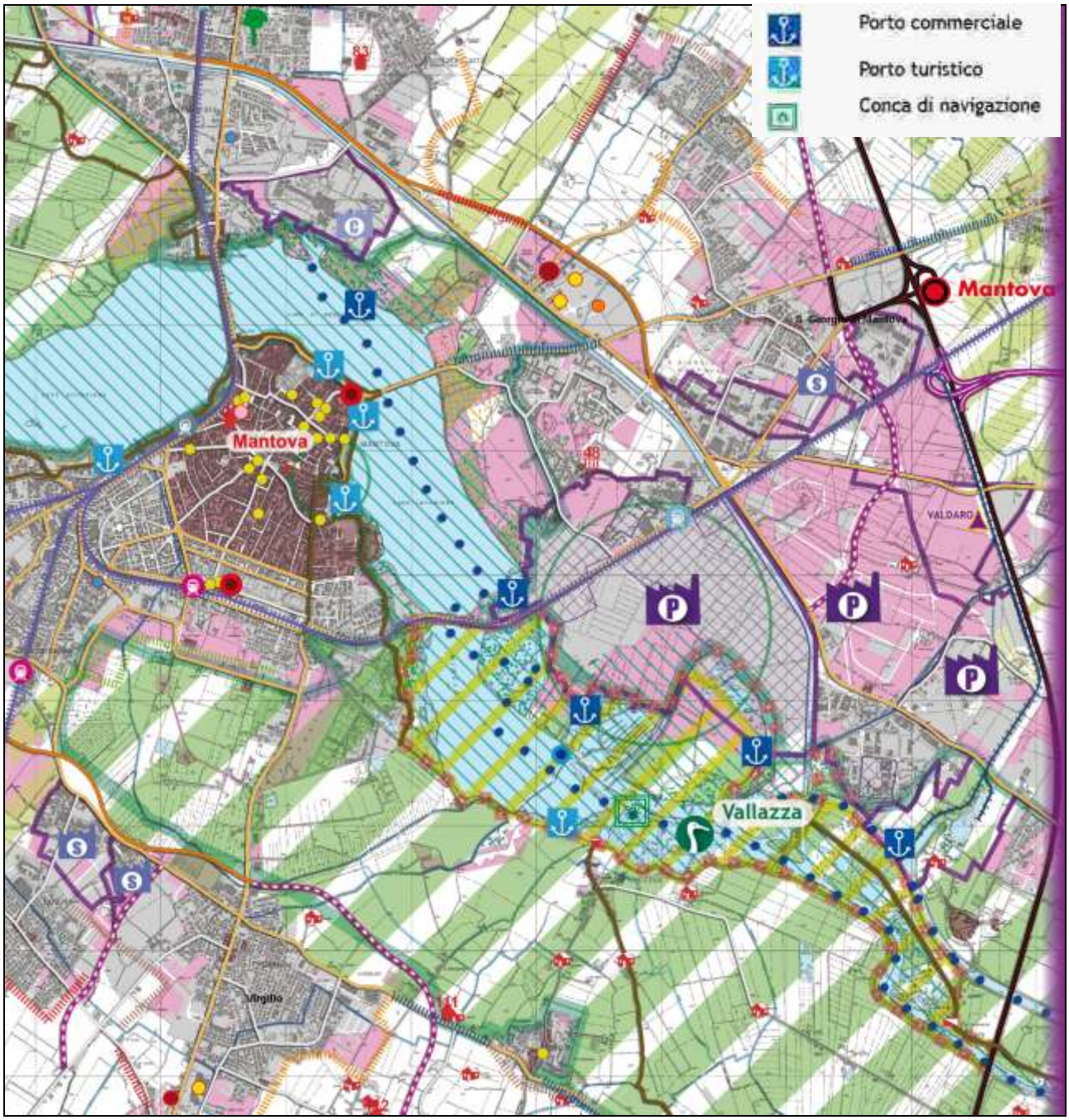
Questa "autostrada d'acqua" può contare su un diffuso sistema portuale, costituito da diversi scali commerciali adeguatamente attrezzati, che permettono lo scambio intermodale lungo tutto il percorso fluviale e idroviario.
Nel tratto mantovano sono state realizzate una serie di opere migliorative quali le vie alzaie con funzione di strade di servizio, piste ciclopedonali a raccordo tra Po e idrovia, zone di rinaturalizzazione nell'area demaniale.

Caratteristiche Tecniche dell'idrovia:
Cunetta di fondo: 28 mt (nei tratti di V^ classe oltre i 32 mt)
Tirante d'acqua: 3,50 mt
Tirante d'aria: 6,50 mt
Raggio di curvatura: 1.000 mt
Conche di navigazione (in corrispondenza dei manufatti di sostegno): 110m x 12,50 m utili

La rete dei porti mantovani



1 - Valdaro, 2 - Viadana, 3 - San Benedetto, 4 - Revere, 5 - Roncoferraro, 6 - Ostiglia
A - Belleli Energy, B - Ies, C - Polimeri Europa, D - Cartiera Burgo, E - Ostiglia C.T.E, F - Sermide C.T.E.



L'area dei porti interni di Mantova nel quadro sintetico della pianificazione provinciale

All. 2 - Il sistema portuale mantovano

IL SISTEMA PORTUALE MANTOVANO

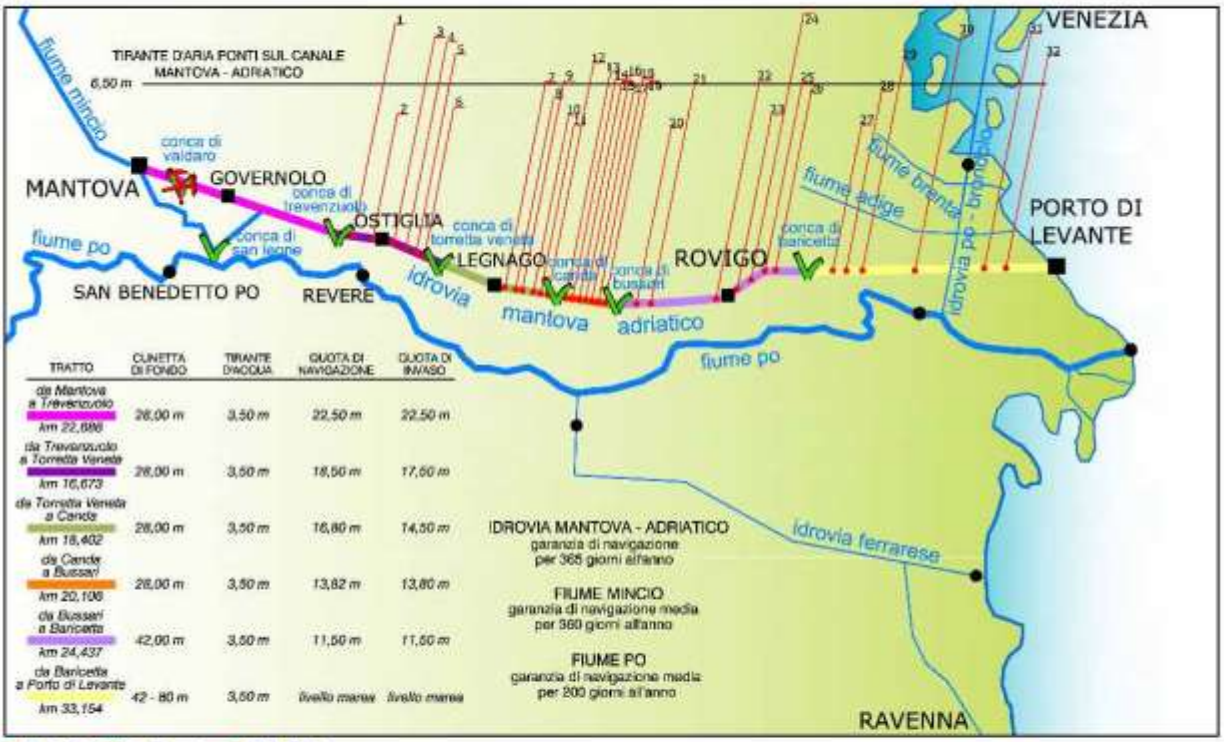
Il Sistema Portuale Mantovano si sviluppa sulla rete idroviaria nazionale e comprende l'idrovia Mantova - Adriatico (V classe CEMT), i fiumi Po e Mincio ed è costituito da più porti attrezzati - sia pubblici che privati - organizzati per elevare il livello di prestazioni dei servizi di trasporto per le imprese e per l'intero territorio provinciale.
Lo sviluppo dei distretti industriali nelle adiacenze del sistema navigabile ha evidenziato la necessità di spostare merci dalla modalità strada alla ferrovia e all'acqua, con la finalità di limitare la congestione e l'inquinamento dovuti alla gomma.Tale obiettivo generale è uno degli elementi caratterizzanti la programmazione della Provincia ed è attuato, tra l'altro, con la realizzazione di opere infrastrutturali come il raccordo ferroviario di Gazoldo degli Ippoliti - Castellucchio o quello di Casalmaggiore - Viadana di prossima realizzazione, con lo scopo di ridurre le rotture di carico ed interconnettere i porti fluviali con il sistema ferroviario.
L'allargamento dell'idrovia alla V classe CEMT, altra opera della Provincia, si allinea con le iniziative intraprese nell'ambito delle "Autostrade del mare" ed il "Corridoio adriatico", previste dall'Unione Europea, e per meglio utilizzare le opportunità di interscambio offerte dal potenziamento del Porto di Levante (mare Adriatico) attrezzato con banchine idonee a navi marittime, coerentemente con l'utilizzo di fondi comunitari per i territori in aree Obiettivo 2.
Nel complesso, quindi, il modello di sistema portuale proposto garantisce maggiore flessibilità di servizio per migliorare le capacità di risposta alle esigenze funzionali delle imprese.

The Mantova Port System extends along the national waterway network and includes the rivers Po, Mincio and the Mantova - Adriatic waterway and it is made up of several equipped ports - public and private - organised to boost the performance of transport services and benefit companies and the province, in general.
The development of industrial districts in the area neighbouring the navigable system has led to an increasing need to move goods from the road network to the railways and waterways, with the aim of relieving congestion and pollution arising from road transport. This general objective is one of the issues tackled by Provincial planning and is also pursued, amongst other things, through the realisation of some infrastructures like the Gazoldo degli Ippoliti - Castellucchio railway link and another soon-to-be-realised junction at Casimaggiore - Viadana, aimed at reducing load fractionating and connecting the river ports with the railway system.
Widening of the V classe CEMT waterway, another provincial project, together with other initiatives included in the EU "Sea motorways" and "Adriatic corridor" projects, is aimed at greater exploitation of the trading opportunities provided through development of Porto Levante (Adriatic sea) with sea berthing for ocean-going ships, consistent with EU funded project for territories in Target 2 areas.
So, on the whole, the proposed port system model assures flexible services and an improved capacity of responding to companies' functional requirements.

LEGENDA

- porto commerciale pubblico — public commercial port
- porto commerciale privato — private commercial port
- porto turistico — tourist port
- conca di navigazione — navigation basin
- conca in costruzione — basin under construction
- area portuale — port area
- area produttiva — production area
- centrale termoelettrica — thermoelectric power plant
- turbogas — turbo gas
- ferrovia — rail way
- autostrada — motorway
- strada statale — state road
- strada provinciale — provincial road
- casello autostradale — motorway exit
- stazione ferroviaria — station
- scalo merci — freight yard

Idrovia Mantova - Adriatico



TRATTO	CUNETTA DI FONDO	TIRANTE D'ACQUA	QUOTA DI NAVIGAZIONE	QUOTA DI INVASO
da Mantova a Trevenzuolo km 22,886	28,00 m	3,50 m	22,50 m	22,50 m
da Trevenzuolo a Torretta Veneta km 16,673	28,00 m	3,50 m	18,50 m	17,50 m
da Torretta Veneta a Canda km 18,402	28,00 m	3,50 m	16,80 m	14,50 m
da Canda a Bussari km 20,108	28,00 m	3,50 m	13,82 m	13,80 m
da Bussari a Baricetta km 24,437	42,00 m	3,50 m	11,50 m	11,50 m
da Baricetta a Porto di Levante km 33,154	42 - 80 m	3,50 m	livello mare	livello mare

Idrovia Mantova - Adriatico

L'idrovia Mantova - Adriatico, già canale Fissero - Tartaro - Canalbianco - Po di Levante, interessa le province di Mantova, Verona e Rovigo. Si tratta di un'infrastruttura idroviaria regolata, caratterizzata da alti standard prestazionali per la navigazione interna (IV-V classe CEMT): offre garanzia di fondali costanti lungo i 136 km di sviluppo; velocità di corrente minima; elevata sicurezza. Il percorso, parallelo a quello del Po, parte dalla botte a sifone di Formigosa attraversa il basso mantovano, tra Mantova e Trevenzuolo è possibile collegarsi al Po e al Mincio attraverso la conca di San Leone, quindi il basso veronese ed entra nel Polesine fino alla conca di Baricetta ultimo manufatto prima del mare; da qui ci si può collegare all'idrovia Po - Brondolo in prossimità di Volta Grimana verso la laguna veneta. L'idrovia nel tratto della provincia di Mantova è conforme al transito di navi della V classe CEMT, essendo stata interessata da recenti lavori di adeguamento, la sezione in sommità è di 54 metri più 2 di banca, la cunetta di fondo è di oltre 40 metri. In prossimità di Ostiglia è stato realizzato un bacino di viraggio attrezzato con scivolo per alaggio e varo e banchina retta per ormeggio natanti. Nel tratto mantovano sono state realizzate una serie di opere migliorative quali vie alzaie con funzione di strade di servizio, piste ciclopedonali a raccordo tra Po e idrovia, zone di rinaturalizzazione nell'area demaniale.

The Mantova - Adriatic Waterway

The Mantova - Adriatic waterway, the former Fissero - Tartaro - Canalbianco - Po di Levante canal, crosses the provinces of Mantova, Verona and Rovigo. It is a governed waterway structure characterised by high inland navigation performance standards (IV-V class CEMT): with guaranteed constant depth along the full 136 km length; a minimum current speed; elevated safety. The parallel route to the Po, starts at the inverted siphon at Formigosa, crosses the Mantova plain, with possible link to the Po and Mincio at the S. Leone basin between Mantova and Trevenzuolo, and thus the Verona plain and the Baricetta basin in the Polesine plain, the last manmade structure before entering the sea; with connections towards the Venetian lagoon via the Po - Brondolo waterway near Volta Grimana.
After recently carrying out specific improvements, the Mantova tract of the waterway now conforms with the passage requirements class V CEMT ships, with a top section of 54 metres plus 2 metres of bank, the channel bottom is over 40 metres deep. A veering dock has been completed at Ostiglia with a slipway for launching and haulage and a wharf for craft mooring. Further improvements in the Mantova track include towpaths, to function as service roads, cycle paths to link the Po and the waterway and an area of state land turner over to naturalisation.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Cunetta di fondo: 28 m
(nei tratti di V classe oltre 32 m)
Tirante d'acqua: 3,50 m
Tirante d'aria: 6,50 m
Raggio di curvatura: 1.000 m
Conche di navigazione (in corrispondenza dei manufatti di sostegno): 110,00 x 12,50 m utili

TECHNICAL FEATURES

Channel bottom: 28 m
(over 32 m deep in class V tracts)
Water draught: 3.50 m
Air draught: 6.50 m
Radius of curvature: 1,000 m
Navigation basins (corresponding to supporting structures):
110.00 x 12.50 m capacity

Ponti sull'Idrovia Mantova - Adriatico
Bridges on the Mantova - Adriatic waterway

Ponte / Bridges	Tirante d'aria in metri (sulla quota di navigazione) / Air draught in metres (on navigation altitude)	Ponte / Bridges	Tirante d'aria in metri (sulla quota di navigazione) / Air draught in metres (on navigation altitude)
dall'uscita alla conca di Trevenzuolo per tutti i ponti è garantito un tirante d'aria di 6,50 m / there is guaranteed 6,50 m air draught for all bridges from the inlet to Trevenzuolo basin			
1 FERROVIARIO VR - BO	8,31	17 PAOLINO 2	6,54
2 SS 12 MANTOVA - VERONA	6,81	18 AUTOSTRADA BO -VE	6,68
3 BOSCHETTO	7,04	19 VILLAMARZANA	6,58
4 CA' PERSIANA	7,78	20 FERROVIARIO BO -VE	5,38
5 MENAGO	7,41	21 SS 16 ADRIATICA	6,58
6 TORRETTA VENETA	6,00	22 PONTECCHIO	6,03
7 SAN PIETRO	6,36	23 S. APOLLINARE	5,79
8 CIRCONVALLAZIONE ZONO	6,05	24 PONTE DEL TURCO	6,66
9 ZELO	6,29	25 PALA	6,57
10 TRECENTA	5,77	26 LAMA	6,44
11 CALA' DEL MORO	5,47	27 CHIAVRARA	5,46 s.m.m. (quota media)
12 CANDA	6,18	28 BETTOLA	6,45 sul mare o mare
13 CASTELGUGLIELMO	6,86	29 AMOLARA	7,26 s.m.m. (quota media)
14 BRESSANE 1	6,07	30 ARTICOGOED	8,02 sul mare o mare
15 BRESSANE 2	6,98	31 FORNACI	8,05 sul mare o mare
16 PAOLINO 1	6,74	32 ROMEA	7,34 sul mare o mare

Informazioni utili sulle conche di navigazione
Useful information on basins

Conca / Basin	Lunghezza (m) / Length (m)	Larghezza (m) / Width (m)	Dislivello (m) / Difference in height (m)	Orari / Timetables	Numeri di riferimento / Reference numbers
S. LEONE	225,00	12,50	4,50	6,00-22,00	0376 [illegible] - 339 2962 [illegible]
TREVENZUOLO	116,00	12,50	4,00	7,00-19,00	348 7397 [illegible]
TORRETTA VENETA	116,00	12,50	1,70	7,00-19,30	0425 [illegible] - 348 7397 [illegible]
CANDA	110,00	12,50	2,98	7,00-19,30	0425 702105 - 348 7397 [illegible]
BUSSARI	110,00	12,50	2,99	6,00-21,00	0425 447936 - 348 7397 [illegible]
BARICETTA	110,00	12,50	1,63	6,00-21,00	0426 46325 - 348 7397 [illegible]

Porto Port	VALDARO	VIADANA	SAN BENEDETTO PO	REVERE	GOVERNOLO Roncoferraro	OSTIGLIA	SELLEU	IES	POLIMERI EUROPA	CARTIERA BURGO	OSTIGLIA (Centrale Termo Elettrica Termica-elettrica, termica)	SERMIDE (Centrale Termo Elettrica Termica-elettrica, termica)	TOTALI
Fiume Mincio (M) - Po (P) - Idrovia (I) River Mincio (M) - Po (P) - Waterway (I)	I	P	P	P	I	I	M	M	M	M	P	P	
Tipo Pubblico (PU) - Privato (PR) Type Public (PU) - Private (PR)	PU	PU	PU	PU	PU	PU	PR	PR	PR	PR	PR	PR	
Fase realizzativa Project stage	operativo operative	giugno 2007 June 2007	operativo operative	operativo operative	operativo operative	operativo operative	operativo operative	operativo operative	operativo operative	operativo operative	operativo operative	operativo operative	
Superficie totale area (mq) Total land areas (sq m)	199.000	13.000	23.000	12.000	23.000	74.000	2.000	12.000	3.500	9.500		60	171.910
Banchina (ml) Dock (m)	1.485,00	105,00	100,00	81,20	120,00	232,40	74	35	65	108		6	2.455
Possibile espansione Portuale Possible expansion	SI (213.000 mq) Yes (213.000 sq m)		SI Yes	SI Yes	SI (10.000 mq) Yes (10.000 sq m)	SI (53.000 mq) Yes (53.000 sq m)							376.000
Attrezzature portuali Port equipment	Uffici, Pesa, Capannoni (2500+3120 mq), Carroponte (portata max. 15 tonn), cantieri navali	3 bricolo, 1 metanodotto	Uffici, pesa	Uffici, pesa carroponte, gru	Uffici, pesa	Uffici, pesa (portata 80 tonn)	Capannone (525 mq), Gru Derricks (portata 600 tonn)	Pipeline	Uffici (85 mq), pipeline			Dispositivo di sicurezza (DISGOL)	
	Offices, Weigh bridge, Warehouses (2500+3120 sq m), Bridge crane (max. capacity 15 tonn), Shipyards	3 mooring dolphins, 1 methane line	Offices, weigh bridge	Offices, weigh bridge, bridge crane, crane	Offices, weigh bridge	Offices, weigh bridge (capacity 80 ton)	Shed (525 sq m), Derrick crane (capacity 600 ton)	Pipeline	Offices (85 sq m), pipeline			Safety device (DISGOL)	
Aree di espansione industriale disponibili Available areas for industrial development	2.850.000		88.000	235.000	188.822	670.000		270.000					4.698.822

Il Sistema Potuale Mantovano pubblico e privato, tenendo conto che alcuni progetti infrastrutturali sono in corso di completamento, presenta le seguenti caratteristiche generali:

- **sei porti pubblici e sei privati per un totale di 2,2 km di banchine di accosto con circa 360.000 mq di aree portuali esistenti e altrettante già previste;**
- **circa 4,6 milioni di mq di nuove aree industriali da insediare a ridosso dei porti;**
- **attrezzature portuali qualificate ed allacciamenti ferroviari in diverse aree portuali;**
- **un volume di traffico che si era attestato alla fine degli anni '90 intorno alle 600.000 tonnellate; negli ultimi anni aveva subito una flessione a causa di crisi congiunturali aziendali, ma da recenti incontri con le imprese è emersa una domanda di trasporto fluviale a breve termine di ulteriori 500.000 tonnellate.**

Anche i Comuni e gli enti locali hanno iniziato a considerare l'idrovia come una nuova opportunità insediativa per lo sviluppo economico locale.

Considering that some of the infrastructure projects are still in the completion stage, the public and private Mantova Port System can be generally characterised as follows:

- six public and six private ports for a total of 2.2 km of mooring quays with approximately 360,000 sq m of existing port area and the same again already planned;
- approximately 4.6 million sq m for establishing new industrial areas close to ports;
- qualified port facilities and railway connections in several port areas;
- a registered volume of 600,000 tons traffic at the end of the 90's; a decline in recent years derives from the short-term business crisis, but recent meeting with companies has revealed a short term demand for a further 500,000 tons of river transport.

Municipalities and local bodies have recently realised that the waterway offers important, new opportunities for establishing new installations with consequent, positive effects on the local economy.

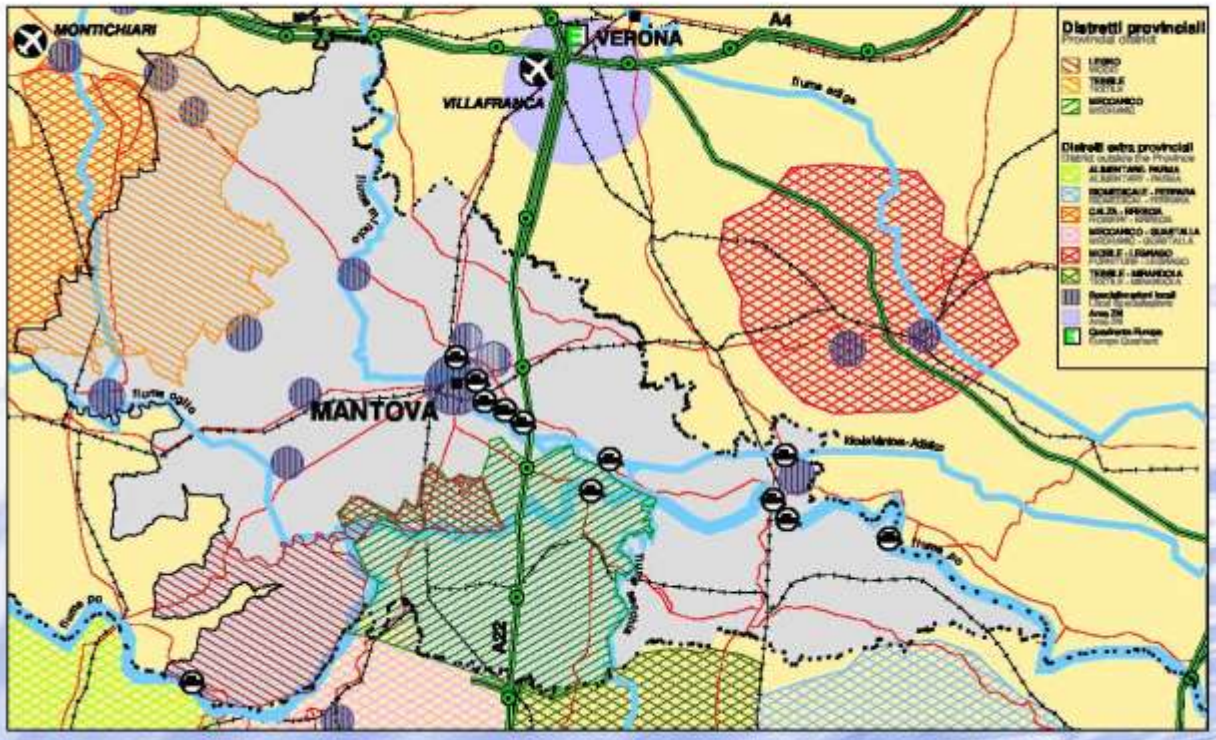
PER INFORMAZIONI
FOR FURTHER INFORMATION

Provincia di Mantova - Settore Pianificazione Territoriale, Programmazione e Assetto del Territorio, via Don Maraglio 4 - 46100 Mantova
tel 0376 401.464/474 - mail: navigazione@provincia.mantova.it

Comune di Ostiglia - Ufficio Tecnico, via Gnocchi Viani 16 - 46035 Ostiglia
tel 0386 302547 - mail: ufficiotecnico@ostiglia.info

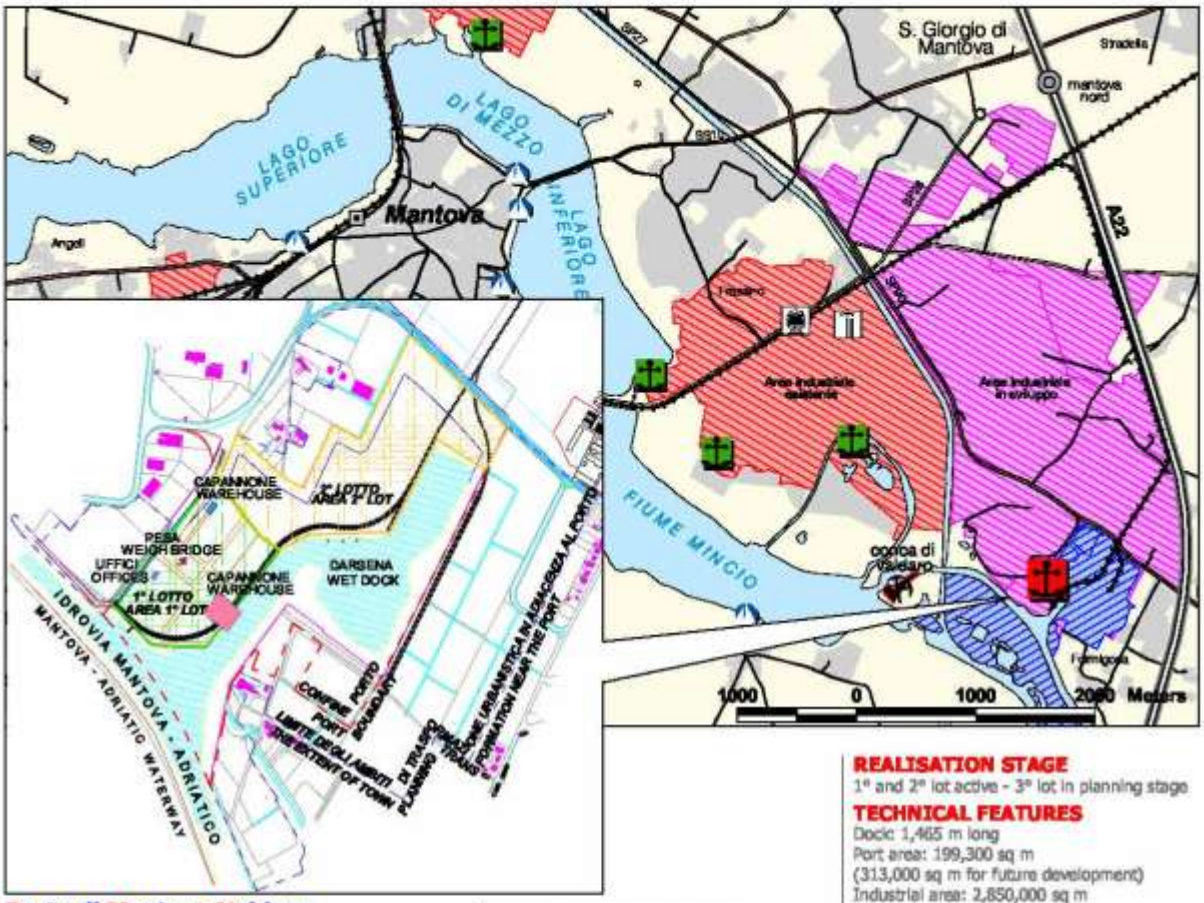
Comune di Roncoferraro - Ufficio Tecnico, via Roma 11 - 46037 Roncoferraro
tel 0376 6629232 - mail: tecnico@comune.roncoferraro.mn.it

Comune di San Benedetto Po - Ufficio Tecnico
via Enrico Ferri 79 - 46027 San Benedetto Po - tel 0376 623044



settore pianificazione territoriale, programmazione e
assetto del territorio - servizio trasporti
via Don Maraglio 4 - 46100 Mantova -
tel +39/0376 /401464.474
fax +39/0376/401726
trasporti@provincia.mantova.it
navigazione@provincia.mantova.it
www.provincia.mantova.it

Mantova Valdaro . . .



Porto di Mantova Valdaro

E' il più importante centro intermodale della Lombardia orientale. Valdaro costituisce, infatti, il terminal naturale dell'idrovia Mantova Adriatico (136 km). Le banchine del porto di Valdaro (1.465 ml) sono raccordate alla ferrovia, il porto dispone di capannoni con carri ponte per il carico e scarico di merci che temono l'umidità. I piazzali del porto (199.300 mq) sono coordinati a fornitori di servizi portuali attrezzati per il movimento di granaglie, colli, container e sfusi. La posizione strategica del porto di Valdaro, intersecato dall'autostrada A22 del Brennero, lo pone a complemento degli stessi traffici diretti sul Quadrante Europa di Verona. Nell'ambito di questo sistema il porto di Valdaro, attrezzato con raccordo ferroviario che si innesta sulla linea nazionale, si eleva a piattaforma trimodale di rango internazionale. Sono disponibili sul retroporto aree (2.850.000 mq) per insediamenti produttivi di tipo artigianale e industriale.

Mantova Valdaro Port

As the natural terminal of the Mantova - Adriatic waterway (136 km), Valdaro is the most important intermodal centre of east Lombardy. Valdaro port docks (1,465 m long) are linked to the railway, the port has warehouses with bridge cranes for loading and unloading goods in dry condition. The port yard (199,300 sq m) are co-ordinated with port service operators equipped for moving cereal, colls, containers and bulk materials. The strategic position of Valdaro port, crossed by the A22 Brennero motorway, means it perfectly complements traffic directed towards the European Quadrant at Verona. In fact, Valdaro port can be considered as an internationally important trimodal platform within the above system, with railway connections to the national network. 2,850,000 square metres are available for artisan and industrial production type building nearby.

FASE DI REALIZZAZIONE

1° e 2° lotto completato - 3° lotto in progetto

CARATTERISTICHE TECNICHE

Banchina: 1.465 ml
Area portuale: 199.300 mq
(313.000 mq di futura espansione)
Area industriale: 2.850.000 mq
Portata banchina: 5 ton/mq
Livello acqua costante tutto l'anno
Fronte banchina per carichi eccezionali

ATTREZZATURE PORTUALI

Capannoni (2.500 + 3.120 mq)
Carroponte (portata massima 15 ton)
Pesa - Gru - Cantieri navali

COLLEGAMENTI

Raccordo FF.SS. Mantova - Monselice - Verona
A22 Brennero - Modena
Mantova nord (km 5)
ex ss. 482 Alto Polesana

REALISATION STAGE

1° and 2° lot active - 3° lot in planning stage

TECHNICAL FEATURES

Docic 1,465 m long
Port area: 199,300 sq m
(313,000 sq m for future development)
Industrial area: 2,850,000 sq m
Dock capacity: 5 ton/sq m
Constant water level throughout the year
Dock front equipped for exceptional loads

PORT FACILITIES

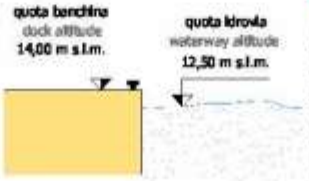
Warehouses (2,500 + 3,120 sq m)
Bridge crane (maximum capacity 15 ton)
Weigh bridge - Crane - Shipyards

INFRASTRUCTURAL CONNECTIONS

Mantova - Monselice - Verona railway junction
A22 Brennero - Modena motorway
Mantova nord (km 5)
ex ss. 482 Alto Polesana state road

Distanze stradali dal porto di Mantova Valdaro
Distance by road from Mantova Valdaro

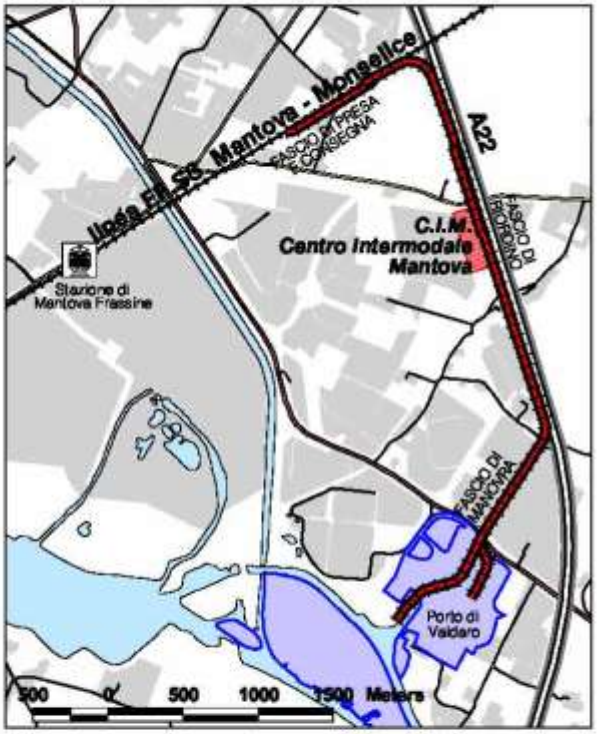
Destinazione Destination	Distanza (Km) Distance (Km)	Nome strada Road name
MILANO	150	A22 - A1
VERONA (Q.E.)	43	A22 - A4
BRESCIA (Rondanelle)	95	A22 - A4
CREMONA	75	ex SS [illegible]
PARMA (Fontevivo)	78	ex SS 420 - ex SS [illegible]
REGGIO EMILIA	84	A22 - A1
MODENA	75	A22
FERRARA	63	ex SS 482 - SS 12 - SS 496



Distanze ferroviarie da Mantova Valdaro
Distance by train from Mantova Valdaro

Destinazione Destination	Distanza (Km) Distance (Km)	Linea Line
MILANO	198,25	MN - MI
VERONA (Q.E.)	54,67	MN - VR
BRESCIA	122,37	MN - VR - BS
CREMONA	68,54	MN - CR
PARMA	88,32	MN - Poidebe - PR
PARMA	90,00	MN - Suzzara - PR
BOLOGNA	106,22	MN - Nogara - VR - BO
BOLOGNA	79,10	MN - MO - BO

. . . e Raccordo Ferroviario



Raccordo Ferroviario

Il raccordo ferroviario che collega il porto di Mantova Valdaro alla linea delle Ferrovie dello Stato Mantova - Monselice, si pone l'obiettivo di permettere un facile passaggio delle merci dal sistema di trasporto su acqua al sistema su ferro e viceversa, potenziando le caratteristiche di intermodalità connesse al porto data la sua fortunata posizione geografica.
Gli elementi principali del raccordo sono un fascio di presa e consegna sulla linea ferroviaria nazionale; un fascio di binari di riordino posti a metà del tracciato parallelamente alla linea dell'autostrada A22, in corrispondenza del quale è prevista la realizzazione del C.I.M. (Centro Intermodale Mantova) che consentirà lo scambio rotaia - gomma e viceversa; un fascio di binari di manovra a ridosso della darsena del porto e, infine, i binari di banchina all'interno della darsena stessa, che consentono più agevoli operazioni di carico e scarico delle merci.
La distanza su rotaia tra il porto di Mantova Valdaro e il Quadrante Europa di Verona è di 40,80 km.

Railway Link

The railway link which connects the port of Mantova Valdaro to the Mantova - Monselice state railway line, is aimed at promoting the passage of goods from the water transport system to the rail network and visa versa, by developing the port's intermodal characteristics deriving from its excellent geographical position.
The main elements of the project are a group of points for pick-up and delivery on the national railway line; a stretch of marshalling track at mid point parallel to the A22 motorway axis, and the corresponding realisation of the C.I.M. (Mantova Intermodal Centre) to promote road - rail exchange and visa versa; a stretch of shunt tracks in the rear wharf area and, finally, dock tracks in the port for easy loading and unloading of goods. It is 40.80 km by rail from Mantova Valdaro port to the Verona European Quadrant.

FASE DI REALIZZAZIONE

Completato

CARATTERISTICHE TECNICHE

Lunghezza complessiva: 4,04 km
Lunghezza fascio presa e consegna: 0,55 km
Lunghezza fascio di riordino: 0,55 km
Lunghezza fascio di manovra: 0,32 km
Velocità di progetto: 60 km/h all'innesto;
50 km/h lungo la linea;
30 km/h nel fascio di riordino e manovra.

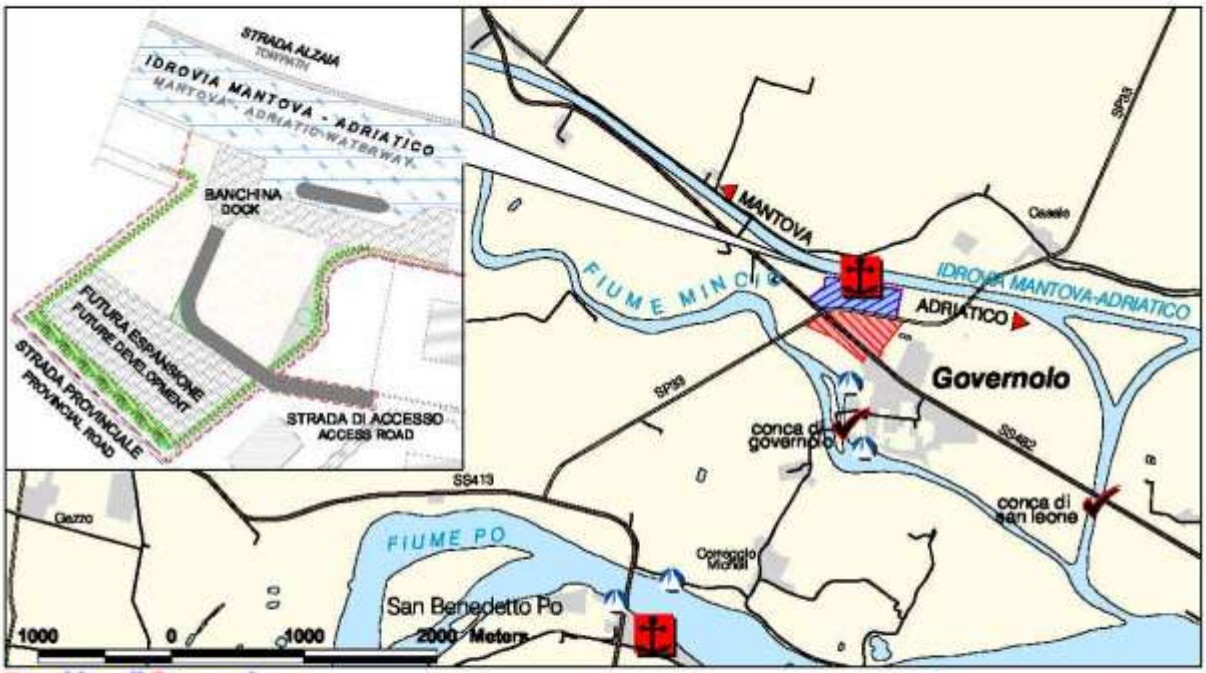
REALISATION STAGE

Completed

TECHNICAL FEATURES

Overall length: 4.04 km
Length of pick-up and delivery track section: 0.55 km
Length of marshalling track section: 0.55 km
Length of shunting section: 0.32 km
Project speed: 60 km/h to junction;
50 km/h along the line;
30 km/h when marshalling and shunting.

Governolo di Roncoferraro



Banchina di Governolo

La banchina commerciale di Governolo, frazione di Roncoferraro, posta sull'idrovia Mantova- Adriatico è l'ultima realizzata nell'ambito del Sistema Portuale Mantovano. Nasce dall'esigenza di proporre al territorio veronese un'area attrezzata per il movimento di container. E' candidata a diventare il punto privilegiato per la creazione di un centro servizi per la navigazione interna legato alla cantieristica navale, alla logistica dei trasporti e al settore della crociera fluviale di lunga percorrenza. Sono disponibili sul retrobanchina 23.000 mq di aree pubbliche per lo stoccaggio di materiali sfusi, per l'insediamento di cantieri navali, di officine meccaniche per la manutenzione del naviglio fluviale o per altri operatori che lavorano nel campo dell'assemblaggio dei semilavorati meccanici. L'area è collocata ad 8 km dal casello di Mantova sud ed a 12 km da Mantova nord, che si raggiungono attraverso un ottimo sistema infrastrutturale di strade. Governolo rappresenta da sempre un importantissimo nodo idraulico ed idroviario fra il Mincio, il Po e l'idrovia Mantova - Adriatico. Tutte le idrovie che fanno capo alla banchina sono accessibili attraverso le rispettive conche. E' da considerarsi località ad elevato contenuto ambientale, paesaggistico, storico ed artistico, è inoltre, infatti, nei confini del Parco del Mincio ed è sede di manufatti idraulici storici, alcuni dei quali realizzati su disegni di Leonardo da Vinci. Sulla scorta di queste peculiarità la banchina di Governolo si presta a diventare ormeggio ideale per le navi da crociera fluviali.

Governolo Dock

The commercial dock of Governolo, in the hamlet of Roncoferraro, on the Mantova - Adriatic waterway, is the latest addition to the Mantova Port System and was realised to supply Verona, and its surrounding territory, with a much-needed area equipped for container handling. It is backed as the best site for housing an inland navigation service centre, linked to naval shipbuilding, transportation logistics and long distance river shipping. A rear wharf area of 23,000 sq m is available for public use, suitable for storing bulk materials or installing naval shipyards, mechanical workshops for river shipping maintenance and other operators in the semi-finished mechanical assembly sector. The area is connected by an excellent road infrastructure to the Mantova sud and Mantova nord motorway exits, at respectively 8 and 12 km distance. Governolo has always been a very important hydraulic and waterway junction between the rivers Mincio, Po and the Mantova - Adriatic waterway. All the waterways which lead to the dock are accesible via their respective basins. The area is justly considered of elevated enviromental, landscape, historic and artistic value, in fact it is situated in the Parco del Mincio and is also a site of historic hydraulic locks, some realised according to designs by Leonardo da Vinci. Thanks to the above characteristics, Governolo dock is also a perfect mooring place for river cruisers.

FASE DI REALIZZAZIONE
Completato

CARATTERISTICHE TECNICHE
Banchina: 120 ml
Area portuale: 23.000 mq
(10.000 mq di futura espansione)
Area industriale da insediare: 186.822 mq
Portata banchina: 5 ton/mq

ATTREZZATURE PORTUALI
Pesa
Uffici

COLLEGAMENTI
A22 Brennero - Modena
Mantova sud (km 8) -
Mantova nord (km 12)
ex ss. 482 Alto Polesana

REALISATION STAGE
Completed

TECHNICAL FEATURES
Dock: 120 m long
Port area: 23,000 sq m
(10,000 sq m for future development)
Industrial area: 186,822 sq m
Dock capacity: 5 ton/sq m

PORT FACILITIES
Weigh bridge
Offices

INFRASTRUCTURAL CONNECTIONS
A22 Brennero - Modena motorway
Mantova sud (km 8) -
Mantova nord (km 12)
ex ss. 482 Alto Polesana state road

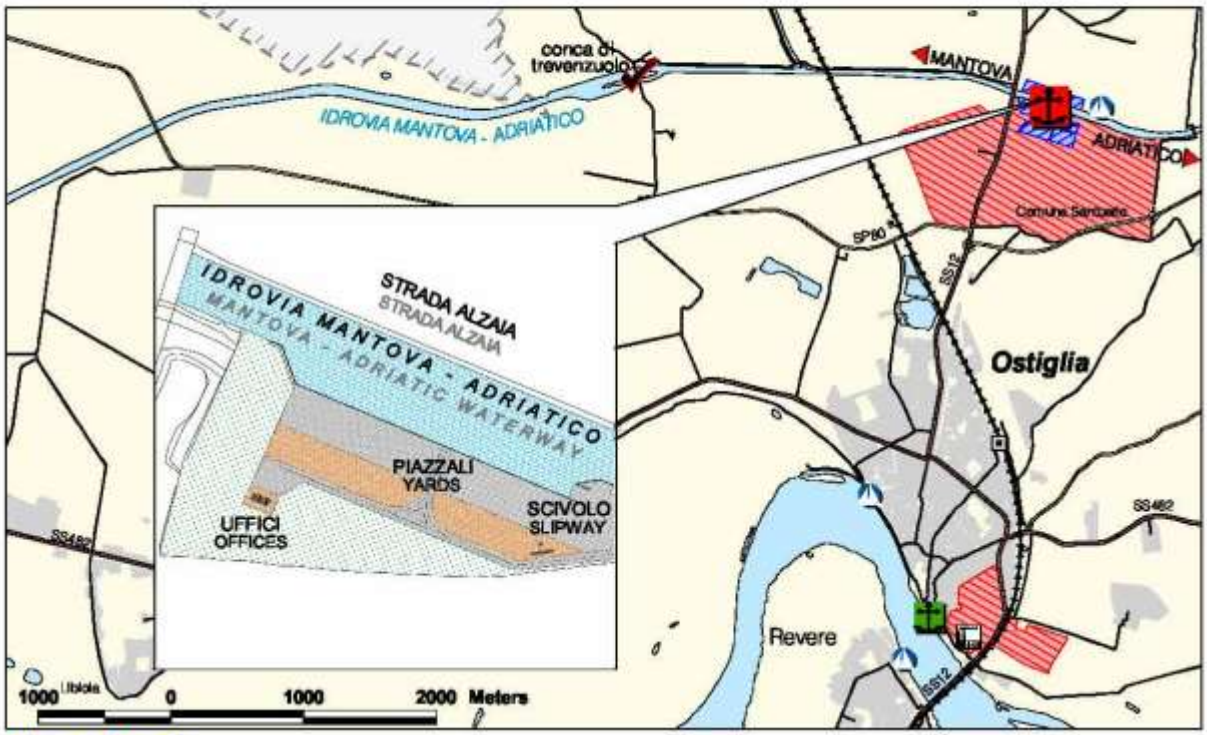
Distanze stradali dalla banchina di Governolo
Distance by road from Governolo dock

Destinazione Destination	Distanza (Km) Distance (Km)	Nome strada Road name
MILANO	204	ex SS 413 - A22 - A4
VERONA (Q.E.)	57	ex SS 413 - A22 - A4
BRESCIA (Roncadelle)	120	ex SS 413 - A22 - A4
CREMONA	80	ex SS 413 - SS 10
PARMA (Fontevivo)	106	SP 47 - SP 49 - A22 - A1
REGGIO EMILIA	80	SP 42 - SP 49 - A22 - A1
MODENA	68	SP 42 - SP 49 - A22 - A1
FERRARA	73	ex SS 482 - SP 47 - SS 16

Distanze ferroviarie da Mantova Frassine
Distance by train from Mantova Frassine

Destinazione Destination	Distanza (Km) Distance (Km)	Linea Line
MILANO	150,35	MN - PR
VERONA (Q.E.)	48,87	MN - VR
BRESCIA	117,47	MN - VR - BS
CREMONA	83,54	MN - CR
PARMA	75,37	MN - Rubiera - PR
BOLOGNA	101,22	MN - Nogara - VR - BO

Ostiglia



Porto di Ostiglia

Il porto di Ostiglia è posto sull'Idrovia Mantova - Adriatico, la sua collocazione geografica, incuneata tra il Veneto e l'Emilia Romagna, ed il comodo collegamento con il Brennero attraverso la ss. 12, lo eleva a tappa intermodale per i traffici nazionali nord-sud oltre che est-ovest. La banchina (232,40 ml) dispone di piazzali (74.500 mq) e di aree di retroporto per insediamenti produttivi di tipo artigianale - industriale (970.000 mq). Ostiglia è servita dalla linea ferroviaria Bologna-Verona sull'asse del Brennero. L'Idrovia Mantova-Adriatico garantisce fondali costanti offrendo puntualità nella consegna delle merci trasportate, inoltre consente il transito di navi di IV e V classe. Ostiglia, che è contenuta a nord dal solco fluviale del Po, idrovia di V classe, dispone, inoltre, sul fiume di pontili collegati con pipeline e di serbatoi di deposito. La banchina è attrezzata anche con scivolo per trasporti eccezionali.

Ostiglia Port

Ostiglia port is situated on the Mantova - Adriatic waterway. Thanks to its geographical position, wedged between the provinces of Veneto and Emilia Romagna, and easy connections with Brennero, along the ss. 12, it is an intermodal stop for national north-south and east-west traffic. The dock (232.40 m long) has yards (74,500 sq m) and the rear wharf area is suitable for establishing artisan-industrial type productive units (970,000 sq m). Ostiglia is on the Bologna - Verona railway which forms part of the Brennero axis.
The Mantova - Adriatic waterway, with uniform bottoms, promotes prompt delivery of transported goods and also caters for IV and V class shipping. Ostiglia, which is bordered to the north by the river Po fluvial groove, class V waterway, has river wharves connected by pipelines and depot tanks. The dock also has a slipway for exceptional transport.

FASE DI REALIZZAZIONE
Completato

CARATTERISTICHE TECNICHE
Banchina: 232,40 ml
Area portuale: 74.500 mq
(53.000 mq di futura espansione)
Area industriale: 970.000 mq
Portata banchina: 5 ton/mq

ATTREZZATURE PORTUALI
Pesa (portata 80 ton)
Uffici

COLLEGAMENTI
A22 Brennero - Modena
Mantova nord (km 25)
ss. 12 Abetone - Brennero
ex ss. 482 Alto Polesana (km 1,5)
ss. 434 Transpolesana (Legnago km 33)
stazione FS di Ostiglia (km 1,7)
linea Verona - Bologna

REALISATION STAGE
Completed

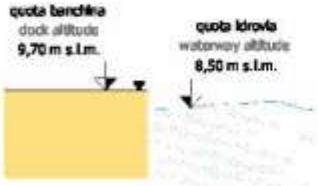
TECHNICAL FEATURES
Dock: 232.40 m long
Port area: 74,500 sq m
(53,000 sq m for future development)
Industrial area: 970,000 sq m
Dock capacity: 5 ton/sq m

PORT FACILITIES
Weigh bridge (capacity 80 ton)
Offices

INFRASTRUCTURAL CONNECTIONS
A22 Brennero - Modena motorway
Mantova nord (km 25)
ss. 12 Abetone - Brennero state road
ex ss. 482 Alto Polesana (km 1.5) main road
ss. 434 Transpolesana state road
(Legnago km 33)
Ostiglia railway station (km 1.7)
Verona - Bologna line

Distanze stradali dal porto di Ostiglia
Distance by road from Ostiglia port

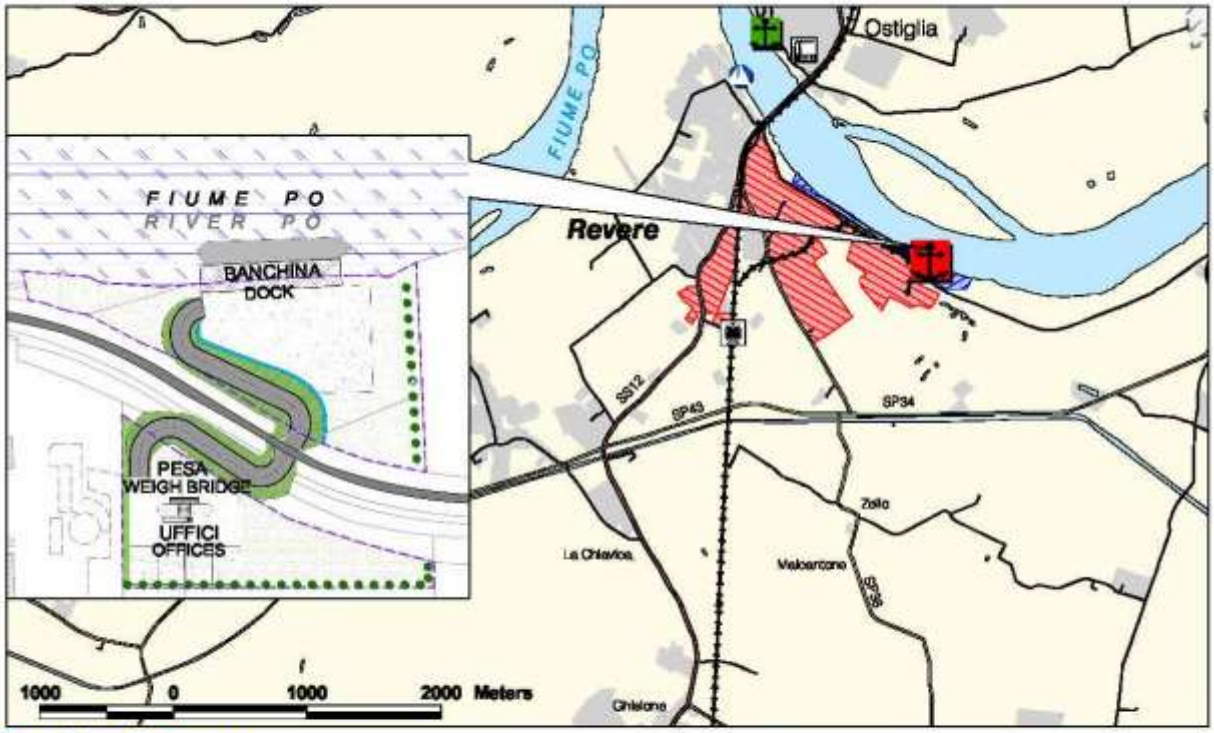
Destinazione / Destination	Distance (Km) / Distance (Km)	Nome strada / Road name
MILANO	217	ex SS 482 - A22 - A4
VERONA (QE)	85	ex SS 482 - A22 - A4
BRESCIA (Rudiadelle)	117	ex SS 482 - A22 - A4
CREMONA	107	ex SS 482 - ex SS 415 - SS 10
PARMA (Fornovo)	122	ex SS 482 - SS 12 - A22 - A1
REGGIO EMILIA	95	ex SS 482 - SS 12 - A22 - A1
MODENA	77	SS 12
FERRARA	91	ex SS 482 - SP 47 - SS 16



Distanze ferroviarie da Ostiglia
Distance by train from Ostiglia

Destinazione / Destination	Distance (Km) / Distance (Km)	Linee / Line
MILANO	187,20	BO - VR - Negrar - MN - PE
VERONA (Q.E.)	47,94	BO - VR
BRESCIA	118,01	BO - VR - BS
CREMONA	108,49	BO - VR - Negrar - MN - CR
PARMA	122,21	BO - VR - Negrar - PR - Fidenza - PR
BOLOGNA	72,18	BO - VR

Revere



Banchina di Revere

La banchina commerciale di Revere (91,20 ml), è posta in fregio al fiume Po. Dispone di una parte di piazzali a fiume (1.500 mq), e di una parte a campagna, di cui 5.800 mq per lo stoccaggio di sfusi e 4.400 mq di piazzali di deposito. I piazzali dispongono di pesa e di palazzina per uffici. L'antica tradizione navigatoria di Revere deriva dagli scambi commerciali con la vicina Modena. La nuova banchina, si candida a divenire polo di attracco per il trasporto di sali minerali e container, è attrezzata infatti con carroponte per la movimentazione di container e sfusi. La banchina dispone di un raccordo ferroviario che sfiocca dalla linea Bologna-Verona-Brennero. La banchina commerciale di Revere risultando idonea all'attracco di navi fluvio-marittime di V classe, intende intercettare i flussi di traffico Adriatico-Brennero.

Revere Dock

The commercial dock of Revere (91.20 m long), is positioned close to the river Po. It has 1,500 sq m of riverside clearings and another 5,800 sq m of yards in the countryside for bulk storage and 4,400 sq m of depot yards. The yards are completed by a weigh bridge and office building. Revere has long been associated with navigation based on trade with nearby Modena. The new dock is set to become a mooring place for mineral salt transport and containers, in fact it is equipped with a bridge crane for handling containers and bulk goods. The dock is linked by a railway feeder line to the main Bologna - Verona - Brennero line. Revere dock, with suitable mooring for class V fluvial-maritime ships, is perfectly situated for intercepting Adriatic - Brennero traffic.

FASE DI REALIZZAZIONE

Completato

CARATTERISTICHE TECNICHE

Banchina: 91,20 ml
Area portuale: 12.000 mq
Area industriale: 235.000 mq
Portata banchina: 2,5 ton/mq

ATTREZZATURE PORTUALI

Pesa
Uffici
Gru gommata semovente (fino a 70 ton)

COLLEGAMENTI

A22 Brennero - Modena
Mantova nord (km 29) - Pegognaga (km 30)
ss.12 Abetone - Brennero
ss. 434 Transpolesana (Legnago km 38)
raccordo ferroviario a Revere scalo
linea Bologna - Verona

REALISATION STAGE

Completed

TECHNICAL FEATURES

Dock: 91.20 m long
Port area: 12,000 sq m
Industrial area: 235,000 sq m
Dock capacity: 2.5 ton/sq m

PORT FACILITIES

Weigh bridge
Offices
Self-propelled, tired crane
(max capacity 70 ton)

INFRASTRUCTURAL CONNECTIONS

A22 Brennero - Modena motorway
Mantova nord (km 29) - Pegognaga (km 30)
ss.12 Abetone - Brennero state road
ss. 434 Transpolesana (Legnago km 38)
rail link at Revere scalo
Bologna - Verona line

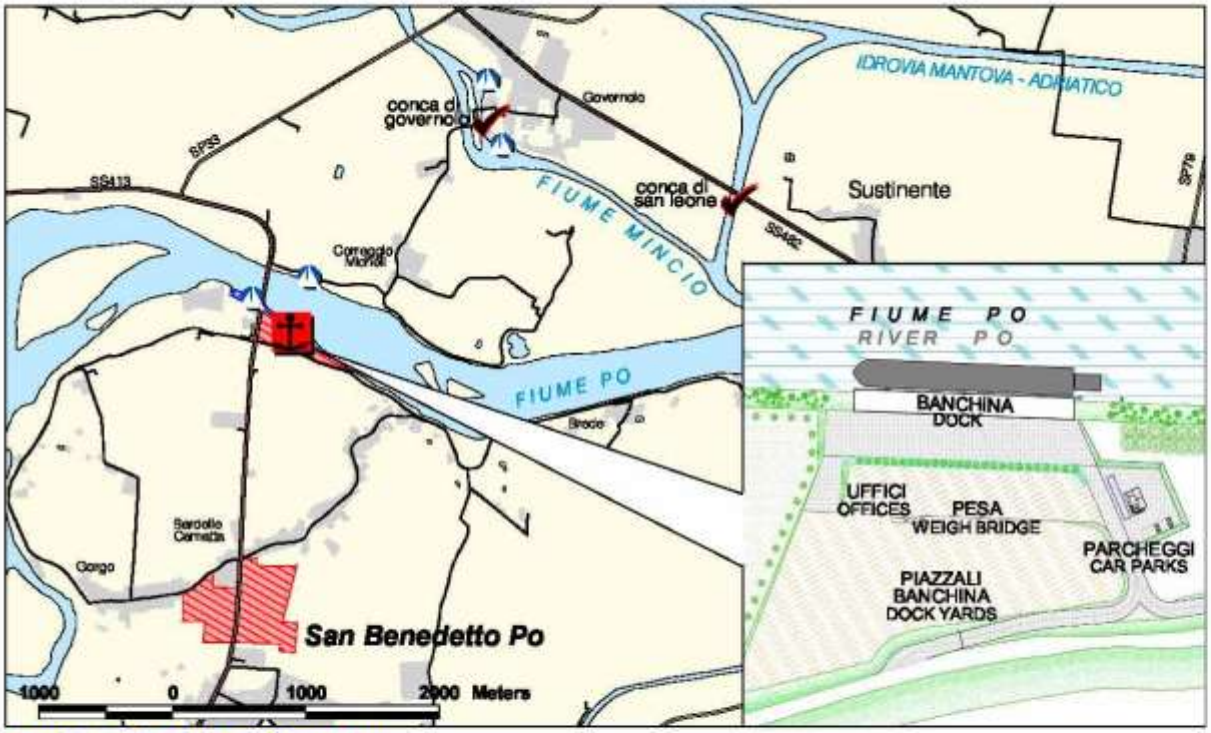
Distanze stradali della banchina di Revere
Distance by road from Revere dock

Destinazione Destination	Distanze (Km) Distance (Km)	Nome strada Road name
MILANO	222	ex SS 482 - A22 - A1
VERONA (Q.E.)	70	ex SS 482 - A22 - A4
BRESCIA (Borgosatollo)	172	ex SS 482 - A22 - A4
CREMONA	112	ex SS 482 - ex SS 413 - SS 10
PARMA (Fontevivo)	127	ex SS 482 - SS 12 - A22 - A1
REGGIO EMILIA	180	ex SS 482 - SS 12 - A22 - A1
MODENA	77	SS 12
FERRARA	49	ex SS 482 - SP 47 - SS 16

Distanze ferroviarie da Revere
Distance by train from Revere

Destinazione Destination	Distanze (Km) Distance (Km)	Linea Line
MILANO	150,67	BO - VR - Nogara - MN - MI
VERONA (Q.E.)	51,21	BO - VR
BRESCIA	119,71	BO - VR - BS
CREMONA	104,16	BO - VR - Nogara - MN - CR
PARMA	117,94	BO - VR - Nogara - MN - Piadena - PR
BOLOGNA	58,51	BO - VR
MANTOVA	35,09	BO - VR - Nogara - MN

San Benedetto Po



Banchina di San Benedetto Po

La banchina commerciale di San Benedetto Po si trova affacciata sulla sponda destra del fiume Po. La sua collocazione, centrale nel sistema fluviale Padano-Veneto, è da considerarsi trait-d'union fra l'Idrovia Mantova-Adriatico e il fiume Po, al quale è collegata attraverso la conca di S. Leone che si raggiunge navigando 3 km di fiume. La banchina di San Benedetto Po (100 ml), per la sua posizione, è vocata ad intercettare i traffici nord-sud ed est-ovest che si realizzano nella pianura lombardo-veneta.
I piazzali che costituiscono l'area portuale a fiume (23.000 mq) sono attrezzati con pesa e palazzina uffici. I vicini caselli autostradali di Mantova sud (6 km) e di Pegognaga (8 km) sull'autostrada A22, risultano un ottimo collegamento con la direttrice del Brennero. Alla banchina sono collegate aree di retrobanchina per insediamenti produttivi di tipo artigianale-industriale per 88.000 mq. Per la vicinanza al distretto industriale modenese e reggiano delle piastrelle è preposta ad accogliere il traffico di inerti, sabbie, caolino, terre speciali. La banchina è raggiungibile tutto l'anno con un circuito preferenziale che prevede la discesa lungo il Po per raggiungere il mar Adriatico e la risalita seguendo l'Idrovia Mantova-Adriatico.

San Benedetto Po Dock

The commercial dock of San Benedetto Po is located on the right bank of the river Po. Centrally positioned in the Padano - Veneto fluvial system, it acts as a junction between the Mantova - Adriatic waterway and the river Po, to which it is connected via the S. Leone basin, reached by sailing 3 km along the river.
Thanks to its position, San Benedetto Po dock (100 m long) perfectly intercepts north-south and east-west traffic crossing the lombard - veneto plain. The riverside port yards (23,000 sq m) are equipped with weigh bridge and office building. The nearby motorway exits of Mantova sud (6 km) and Pegognaga (8 km), on the A22 motorway, provide perfect connections with the Brennero axis. A rear wharf area of 88,000 sq m is available for installing artisan - industrial type activities. Due to the proximity of the ceramic tile-making districts of Modena and Reggio Emilia the dock is fitted for handling aggregates, sand, china clay and special earths. The dock is accessible all year round with a preferential circuit which includes descending the Po to the Adriatic and returning along the Mantova - Adriatic waterway.

FASE DI REALIZZAZIONE

Completato

CARATTERISTICHE TECNICHE

Banchina: 100 ml
Area portuale: 23.000 mq
Area industriale da insediare: 88.000 mq
Portata banchina: 5 ton/mq

ATTREZZATURE PORTUALI

Pesa
Uffici

COLLEGAMENTI

A22 Brennero - Modena
Mantova sud (km 6) - Pegognaga (km 8)
ex ss. 413 Romana
stazione FS di San Benedetto Po (km 4)
linea Suzzara - Ferrara

REALISATION STAGE

Completed

TECHNICAL FEATURES

Dock: 100 m long
Port area: 23,000 sq m
Area for potential industrial development: 88,000 sq m
Dock capacity: 5 ton/sq m

PORT FACILITIES

Weigh bridge
Offices

INFRASTRUCTURAL CONNECTIONS

A22 Brennero - Modena motorway
Mantova sud (km 6) - Pegognaga (km 8)
ex ss. 413 Romana state road
San Benedetto Po railway station (km 4)
Suzzara - Ferrara line

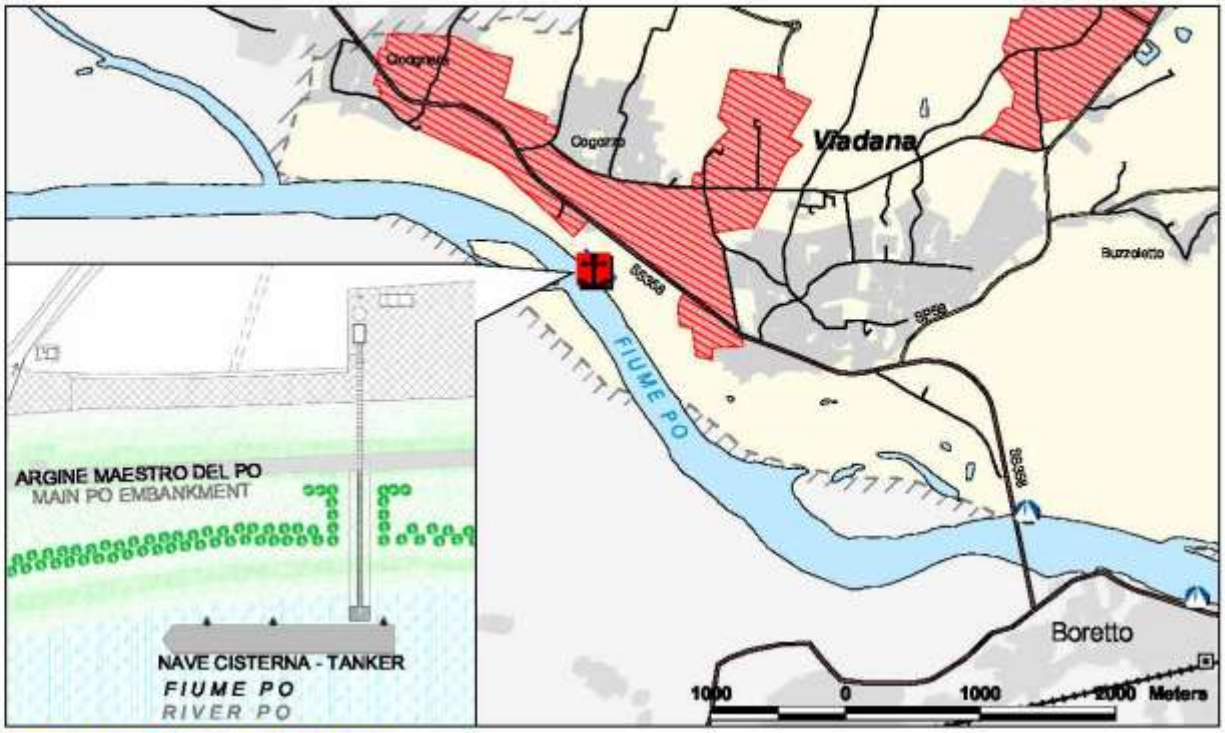
Distanze stradali dalla banchina di San Benedetto Po
Distance by road from San Benedetto Po dock

Destinazione Destination	Distanze (Km) Distance (km)	Nome strada Road name
MILANO	206	ex SS 413 - A22 - A4
VERONA (Q.E.)	58	ex SS 413 - A22 - A4
BRESCIA (Roncadelle)	115	ex SS 413 - A22 - A4
CREMONA	52	ex SS 413 - SS 10
PARMA (Rodi Nord)	110	SP 42 - SP 49 - A22 - A1
REGGIO EMILIA	69	SP 42 - SP 49 - A22 - A1
MODENA	58	SP 42 - SP 49 - A22 - A1
FERRARA	68	ex SS 413 - ex SS 496 - SS 12 - SS 16

Distanza ferroviaria da San Benedetto Po
Distance by train from San Benedetto Po

Destinazione Destination	Distanze (Km) Distance (Km)	Linee Line
MILANO	187,20	FE - Suzzara - MO - MN - MI
VERONA (Q.E.)	75,51	FE - Suzzara - MO - MN - VR
BRESCIA	124,03	FE - Suzzara - MO - MN - VR - BS
CREMONA	97,37	FE - Suzzara - MN - CR
PARMA	57,13	Suzzara - PR
BOLOGNA	75,13	FE - Suzzara - MO - MN - VR - BS
MANTOVA	26,99	Suzzara - HL - Poggio Rusco - VM - MO

Viadana



Pontile con Pipeline di Viadana
(per trasferimento fluidi)

Il pontile di Viadana è affacciato sulla sponda sinistra del fiume Po. L'infrastruttura nasce per dotare il distretto industriale viadanese del legno di un punto attrezzato per il trasferimento di liquidi infiammabili e prodotti chimici, tramite pipeline, destinati all'industria chimica a cui il distretto è strettamente collegato.
Il pontile è idoneo all'ormeggio di navi di V classe con chiatte o navi fluviomarittime. Attraverso una pipeline di 700 metri il prodotto è pompato dal fiume a campagna dove è realizzata un'area di consegna. La pipeline prosegue il percorso interrata fino al raggiungimento di serbatoi di stoccaggio della vicina industria chimica che utilizza grandi quantità di metanolo.
Si tratta di un primo lotto funzionale di infrastrutture portuali dedicate al trasporto di prodotti chimici liquidi (metanolo) e sfusi (urea). In questa ottica si inserisce il realizzando raccordo ferroviario che si svilupperà dalla stazione di Cremona a Viadana, passando in prossimità della banchina fluviale sul Po di Casalmaggiore. L'area portuale è in adiacenza ad una zona (Gerbolina) destinata ad insediamenti produttivi di tipo artigianale-industriale.

Wharf plus Pipeline at Viadana
(for fluid transfer)

Viadana wharf is situated on the left bank of the river Po. The infrastructure was created to provide the Viadana woodworking district with facilities for the pipeline handling of inflammable liquids and chemical products to be used in the district's traditional chemical industry.
The wharf is suitable for mooring V class ships with barges or fluvio-maritime ships. The product is pumped from the river along 700 metres pipeline to a countryside delivery area. The pipeline continues underground to the storage tanks of a nearby chemical industry which uses great quantities of methanol. This forms the first functional part of a dock infrastructure dedicated to handling liquid chemicals (methanol) and bulk goods (urea). This programme also takes into account the realisation of a railway link from Cremona to Viadana also passing close by Casalmaggiore dock on the river Po. There is suitable land near the dock for installing artisan - industrial type activities (Gerbolina).

FASE DI REALIZZAZIONE
Completamento entro giugno 2007

CARATTERISTICHE TECNICHE
Banchina: 105 ml
Area portuale: 13.050 mq

ATTREZZATURE PORTUALI
3 Briccole
Pipeline

COLLEGAMENTI
A22 Brennero - Modena
Reggiolo (km 21,5)
ex ss. 358
stazione FS di Casalmaggiore (km 10)
linea PR - BS
stazione FS di Boretto (km 6)
linea Suzzara - PR

REALISATION STAGE
June 2007

TECHNICAL FEATURES
Wharf: 105 m long
Port area: 13,050 sq m

PORT FACILITIES
3 Dolphins
Pipeline

INFRASTRUCTURAL CONNECTIONS
A22 Brennero - Modena motorway
Reggiolo (km 21.5)
ex ss. 358 state road
Casalmaggiore railway station (km 10)
PR - BS line
Boretto railway station (km 6)
Suzzara - PR line

Distanze stradali dal pontile di Viadana
Distance by road from Viadana wharves

Destinazione Destination	Distanza (Km) Distance (Km)	Nome strada Road name
MILANO	152	ex SS 358 - SS 62 - SS 43 - A1
VERONA (Q.E.)	97	ex SS 358 - SP 59 - SP 57 - SP 35 - SS 62 - A22
BRESCIA (Borgosatollo)	107	ex SS 358 - SS 343 - A22
CREMONA	64	ex SS 358 - SS 343 - SP 67 - SS 10 - SS 468
PARMA (Fontevivo)	37	ex SS 358 - SS 69 - SS 1
REGGIO EMILIA	57	ex SS 358 - SS 63
MODENA	68	ex SS 358 - SS 63 - A1
FERRARA	140	ex SS 358 - SS 62 - A1 - A23

Distanze ferroviarie da Casalmaggiore
Distance by train from Casalmaggiore

Destinazione Destination	Distanza (Km) Distance (Km)	Linea Line
MILANO	102,82	BS - Piadena - MN - RE
VERONA (Q.E.)	137,71	MI - MN - Piadena - MN - VR
BRESCIA	56,85	PR - BS
CREMONA	44,07	PR - BS - Piadena - MN - MI
PARMA	23,63	MN - Piadena - PR
BOLOGNA	113,37	BS - PR - BO