



Improvement of Northern Italy  
Waterway System



comunicato n.50  
del 02/12/2011

## CONVEGNO SUI PROGETTI PER IL SISTEMA IDROVIARIO DELL'ITALIA DEL NORD E LA NAVIGABILITA' DEL PO: A PARMA AMPIO CONFRONTO TRA ISTITUZIONI ED ESPERTI

**Rappresentanti istituzionali europei, nazionali, regionali, locali ed esperti sono intervenuti all'incontro dedicato agli "Studi per il miglioramento infrastrutturale del sistema idroviario dell'Italia del Nord", con particolare riferimento al "Progetto definitivo del corso libero del fiume Po", co-finanziati dall'UE. Partners progettuali: AIPo, Sistemi Territoriali, Provincia di Mantova.**

Si è svolto a Parma stamattina, presso lo Starhotel Du Parc, il **convegno** finale di presentazione e discussione delle attività progettuali, co-finanziate dall'UE, svolte da **AIPo, Provincia di Mantova e Sistemi Territoriali**, riguardanti **lo sviluppo del sistema idroviario del nord Italia e la sistemazione a corrente libera del Po, al fine di incrementarne la navigabilità.**

Un impegno finalizzato a rendere il Po e i canali navigabili un'infrastruttura sempre più attrattiva per le potenzialità del trasporto via acqua tra Mediterraneo, pianura padana, Europa centrale, in raccordo con i porti dell'alto Adriatico.

L'Azione progettuale al centro del convegno, che ha dato anche il titolo all'evento, riguarda gli **"Studi per il miglioramento infrastrutturale del sistema idroviario dell'Italia del Nord"** nel settore delle reti transeuropee dei trasporti (TEN-T) e ha come obiettivo fondamentale **lo sviluppo del sistema idroviario dell'Italia del nord** (fiume Po e canali collegati) con adeguamento alla classe Va europea di navigazione e l'interconnessione multimodale con gli assi stradali, ferroviari e marittimi esistenti di interesse europeo.

- 1) Sintesi degli interventi
- 2) Sintesi dell'Azione progettuale oggetto del convegno

### *1) Sintesi degli interventi*

Ad aprire il convegno è stato il **Prefetto di Parma, Luigi Viana**. Secondo il Prefetto, il sistema idroviario dispone di un notevole potenziale di sfruttamento economico, da considerare per gli aspetti commerciali e per quelli turistici. La sistemazione del Po tra Cremona e foce Mincio è quindi un' assoluta priorità: pur nella grave e perdurante situazione di crisi, è auspicabile che questo progetto, coniugando economie e tutela ambientale, trovi un sostegno.



Improvement of Northern Italy Waterway System c/o Agenzia Interregionale per il fiume Po  
Via Garibaldi, 75 - 43121 Parma - Tel 0521/7971 - [servizio.piena@agenziapo.it](mailto:servizio.piena@agenziapo.it) - <http://navigazionepo.agenziapo.it>

*The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.*



Improvement of Northern Italy  
Waterway System



Co-financed by the European Union  
Trans-European Transport Network (TEN-T)

Ha preso quindi la parola **Ugo Danni, Assessore alle infrastrutture della Provincia di Parma**. Gli interventi di adeguamento della rete viaria e ferroviaria - ha detto - sono stati significativi. Questo però non è sufficiente per garantire un'adeguata e sufficiente qualità del trasporto, sia per i tempi delle percorrenze che per la qualità ambientale. Siamo quindi interessati al potenziamento di un'infrastruttura importantissima come il fiume Po. E' importante però che ogni azione sia valutata anche sotto l'aspetto ambientale. Il Po merita un'attenzione nazionale, perché il nostro fiume ha questa rilevanza.

A introdurre la sessione tematica è stato il **Direttore di AIPo, Luigi Fortunato**. I nostri progetti - ha detto - puntano a migliorare le condizioni per la navigazione commerciale e turistica sul Po: si tratta di determinare un fondo del fiume che consenta un livello di profondità dell'acqua sufficiente per le imbarcazioni anche nei periodi di magra. La questione è complessa e delicata: i primi interventi risalgono agli anni '30 con la realizzazione dei "pennelli". Perché rivedere oggi la progettazione a corrente libera? Perché molte cose sono cambiate, a partire dalla morfologia fluviale. Il Po non è più il fiume degli anni '50. Le modifiche altimetriche e planimetriche sono state significative e negli ultimi 15 anni abbiamo vissuto alternativamente momenti di tensione, anche drammatici, per le piene, da un lato, e per carenza di acqua, dall'altro. Occorre perciò agire rapidamente per porre rimedio al degrado morfologico del Po e focalizzare attorno al Grande Fiume l'interesse di un'ampia pluralità di soggetti.

A illustrare le proposte messe a punto nell'ambito del progetto oggetto del convegno sono stati gli enti partners.

**Per AIPo** sono intervenuti, a nome dell'intero gruppo di progetto, **Luigi Mille, Mirella Vergnani, Federica Pellegrini**. Sono stati analizzati in dettaglio - hanno precisato - 130 km di fiume da Isola Serafini a Foce Mincio e sono state rilevate circa 35 zone che presentano un basso fondale per più di 25 giorni all'anno. Con il supporto di una serie di dati analitici ricavati tra l'altro da calcoli matematici e attività sperimentali su modelli fisici di laboratorio, gli esperti dell'AIPo hanno individuato le soluzioni da prevedere. In particolare, con la realizzazione lungo il corso del fiume di "pennelli" a basso impatto ambientale (sarebbero infatti sormontati da piene anche di dimensioni modeste), si riuscirebbe a garantire un livello adeguato per la navigazione delle imbarcazioni di classe Va per circa 340 giorni all'anno. Mille ha inquadrato il progetto della corrente libera all'interno di un più ampio ventaglio di possibili interventi sul sistema idroviario padano-veneto, attualmente in fase di studio e discussione, in particolare quello riguardante il collegamento tra Milano e il porto di Cremona.

Per la **Provincia di Mantova** è intervenuto **Gabriele Negrini**, che ha parlato anche a nome di **Sistemi Territoriali Spa**. Abbiamo sviluppato un masterplan che tiene insieme, in una visione generale, il potenziamento del sistema idroviario e gli aspetti della difesa idraulica - ha affermato. E' un passo importante, ma occorre che sia poi accompagnato dalla messa in campo di incentivi affinché le imprese trovino conveniente investire nel trasporto di merci via acqua. Tra gli altri temi portati avanti c'è la creazione di un corridoio fluviale riconosciuto a livello europeo, collegato con l'alto Adriatico, il rilancio di altri sistemi di navigazione minori, ad esempio i navigli lombardi e il collegamento turistico Garda-Mantova, l'individuazione di imbarcazioni-tipo per il Po e di imbarcazioni fluvio marittime. Sistemi Territoriali sta invece portando avanti la progettazione esecutiva per l'adeguamento alla Va classe del canale Fissero-Tartaro-Canalbiano (che collega Mantova col Mare Adriatico) e uno studio per monitoraggio a distanza di



Improvement of Northern Italy Waterway System c/o Agenzia Interregionale per il fiume Po  
Via Garibaldi, 75 - 43121 Parma - Tel 0521/7971 - [servizio.piena@agenziapo.it](mailto:servizio.piena@agenziapo.it) - <http://navigazionepo.agenziapo.it>

*The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.*



Improvement of Northern Italy  
Waterway System



Co-financed by the European Union  
Trans-European Transport Network (TEN-T)

tutte le strutture di navigazione, ad esempio le conche, sotto un'unica cabina di regia. Un progetto che va a collegarsi con lo sviluppo del River Information Service (RIS), anch'esso oggetto di un co-finanziamento europeo.

Per l'**Autorità di bacino del fiume Po** è intervenuto **Alessio Picarelli**, secondo il quale la navigazione interna nella navigazione di bacino collega assieme tre temi: la difesa del suolo in relazione al piano d'assetto idrogeologico, il piano di gestione del distretto idrografico del fiume Po, il piano del bilancio idrico: con sinergie ma anche, talvolta, conflitti. E' necessario perciò un riordino del quadro normativo, con un nuovo codice della navigazione interna che contenga prescrizioni tecniche per l'individuazione degli standard ottimali delle vie navigabili (dimensionamenti ottimali di navi, idrovie, conche, porti e banchine), un regolamento di classificazione dei bacini e dei corsi d'acqua navigabili (nazionali, regionali, locali), il recepimento ragionato delle norme europee sulla navigazione interna. Servirebbero inoltre: uno "sportello unico per il Po" a servizio dell'imprenditoria commerciale e turistica, un osservatorio della navigazione interna e una consulta permanente che raccordi istituzioni, enti di ricerca e operatori del settore.

Per **Alberto Lisatti, di Venezia Logistics**, gli interventi sulle infrastrutture sono essenziali, ma da soli non raggiungono l'obiettivo di far sviluppare il volume di trasporto che si auspica. Lisatti ha perciò richiamato la necessità che chi investe in un settore innovativo e difficile come quello della navigazione fluviale, non sia lasciato solo in questa sfida. Occorrono quindi forme di incentivo, l'introduzione di start-up a favore delle aziende, sistemi tariffari agevolati.

**Frank Steffens**, della tedesca RMD (Idrovia Reno-Meno-Danubio) ha illustrato le problematiche di questa idrovia particolarmente sviluppata, che collega l'Olanda col Mar Nero, in cui sta aumentando il traffico merci dai paesi dell'est europeo. In particolare, RMD sta studiando le soluzioni più adatte per risolvere alcune strettoie che costringono al passaggio alternato delle imbarcazioni e la cui esistenza frena l'ulteriore sviluppo commerciale dell'idrovia.

La sessione istituzionale del convegno si è aperta con l'intervento della **Senatrice Albertina Soliani**, che ha evidenziato la necessità di tenere assieme lo sviluppo della navigazione commerciale e di quella turistica. Ci sono - ha ricordato - operatori stranieri nel settore della navigazione turistica che avevano iniziato a investire nel Po ma che poi si sono allontanati, anche a causa delle magre molto pronunciate degli anni scorsi. Sono opportunità che però si possono ancora recuperare. Sul piano generale, in questi anni il Po ha oscillato tra l'idea di una potenzialità di vita e un rischio di morte. Abbiamo la responsabilità di scegliere il primo versante, ma oltre alla capacità di progettazione tecnica, come quella di AIPo, è indispensabile una strategia politica, che veda operare in modo coordinato e coeso i diversi livelli istituzionali, dal Parlamento e Commissione europea, al Parlamento nazionale, alle Regioni ed enti locali, con convergenze che vadano al di là delle appartenenze partitiche. Anche il nuovo Governo, fortemente caratterizzato da un'impronta europeistica, può contribuire ad andare in questa direzione: il tempo restante della legislatura deve servire a compiere alcuni decisivi passi a favore del rilancio del Po.

A rappresentare **Regione Lombardia** (l'Assessore regionale alla mobilità **Raffaele Cattaneo**, impossibilitato, ha inviato un messaggio) è intervenuta la dirigente **Valeria Chinaglia**. Il territorio regionale lombardo, ha detto, conosce un traffico di 400 milioni di tonnellate di merci, essendo crocevia di tre



Improvement of Northern Italy Waterway System c/o Agenzia Interregionale per il fiume Po  
Via Garibaldi, 75 - 43121 Parma - Tel 0521/7971 - [servizio.piena@agenziapo.it](mailto:servizio.piena@agenziapo.it) - <http://navigazionepo.agenziapo.it>

*The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.*



Improvement of Northern Italy  
Waterway System



importanti corridoi europei. La Regione si sta caratterizzando per lo sviluppo intermodale e in questi dieci anni si è impegnata per lo sviluppo della navigazione. Attualmente il programma è in gran parte realizzato, grazie a un tavolo con ottanta attori e un programma complessivo per rilanciare logistica e trasporto merci con semplificazione amministrativa e innovazione tecnologica. Regione Lombardia ha investito 14 milioni per il potenziamento dei porti fluviali di Cremona e Mantova e per l'asta del Po e ha co-finanziato lo studio per la navigazione a corrente libera del Po. Esiste anche la possibilità della regimazione del fiume, funzionale a un più ampio progetto strategico. Occorrono perciò risorse per continuare gli studi e portare avanti tutti gli approfondimenti per rendere il Po davvero navigabile. Chinaglia ha auspicato la collaborazione di tutte le Regioni in una progettualità che ha visto un riconoscimento a livello comunitario e che consente al sistema idroviario di rientrare tra le reti prioritarie per i finanziamenti dell'UE.

**Il Senatore Roberto Castelli**, già Viceministro ai Trasporti, ha sottolineato che il Governo precedente ha dato attenzione al problema della navigabilità. C'è un comitato italo-svizzero per le interconnessioni di trasporto e una sottocommissione che si occupa della navigazione. L'idea è di stabilire finalmente il collegamento Locarno-Venezia, ai fini della navigazione turistica. E poi c'è il grande progetto riguardante il Po e i canali navigabili: un passo di portata storica, tanto che la Commissione Europea ha individuato come strategica la rete di collegamento tra i nodi di Milano e di Venezia, una grande infrastruttura da realizzare da qui al 2030. Castelli ha espresso soddisfazione sullo stato di avanzamento dei progetti. I tecnici devono però garantire due cose: che questi interventi risolvano il problema dei bassi fondali e una verifica sulla volontà degli operatori di investire anche se la navigabilità non raggiunge 365 giorni all'anno. Infatti, per realizzare il progetto di sistemazione a corrente libera occorrono circa 100 milioni di euro e bisogna avere quindi la certezza di un adeguato traffico trasportistico. Per l'Italia - ha concluso - ci sono prospettive interessanti: essendo inseriti in 4 corridoi europei, saranno disponibili 43 miliardi in infrastrutture, due miliardi all'anno per l'Italia. E' un'occasione che il nostro Paese non può assolutamente perdere.

Per l'**On. Antonio Cancian (Parlamento Europeo)**, in Europa ci sono più di 1.500 miliardi di opere infrastrutturali da fare: per ora possiamo contare su 50 miliardi, ne servono certamente di più, ma dobbiamo guardare con fiducia al futuro. Il disegno di andare da Locarno a Trieste è fattibile, se si assume l'approccio di corridoio intermodale, non più solo linee ferroviarie o stradali fini a se stesse. Dentro alla fascia del corridoio è possibile creare collegamenti tra ferrovia, strade, idrovie. I dossier riguardanti i vari progetti sono da oggi al vaglio delle commissioni del Parlamento Europeo: serve una sinergia tra proposte pubblico-privato e tra i vari livelli istituzionali.

**Alfredo Peri, Assessore ai trasporti e infrastrutture della Regione Emilia-Romagna e Presidente dell'AIPo**, ha rimarcato che negli ultimi anni Governo e Regioni hanno capito che era necessario tenere una linea coerente e unitaria per affermare il corridoio Baltico-Adriatico, come sistema plurimodale: quindi, governo del territorio, gestione di risorse, innesto sulle infrastrutture esistenti e sull'economia, nuovo approccio alla logistica - poiché questo settore sta subendo un'evoluzione rispetto a una domanda che è cambiata. L'infrastrutturazione deve avere uno spettro plurale, occorre riuscire a puntare su plurimodalità, verticale e orizzontale. Sul piano istituzionale, due sono gli aspetti da considerare. Innanzitutto, occorre presentarsi uniti di fronte all'Unione Europea - Governo, Regioni fra loro e anche enti locali, portando i risultati di quello che si sta facendo e progetti condivisi. In secondo luogo, va messa a fuoco in modo



Improvement of Northern Italy Waterway System c/o Agenzia Interregionale per il fiume Po  
Via Garibaldi, 75 - 43121 Parma - Tel 0521/7971 - [servizio.piena@agenziapo.it](mailto:servizio.piena@agenziapo.it) - <http://navigazionepo.agenziapo.it>

*The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.*



Improvement of Northern Italy  
Waterway System



Co-financed by the European Union  
Trans-European Transport Network (TEN-T)

definitivo, anche sul piano della legislazione nazionale e costituzionale, il ruolo di un ente interregionale qual è l'AIPo, altrimenti il rischio è di mantenere l'Agenzia in una situazione di incertezza.

A concludere i lavori del convegno è stato **Cesare Bernabei, della Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea**. Un punto di forza delle strategie, ha detto, è la convergenza tra enti pubblici e anche tra pubblico e attori privati. L'azione portata avanti da alcuni anni dai soggetti partners del progetto che oggi è stato presentato è un esempio positivo di questa impostazione. Un esempio ancora più illuminante a livello europeo è il collegamento Senna-Schelda, tra Parigi e il Benelux. Un progetto da 4,2 miliardi di euro, presentato nel 2007, con un contributo di 400 milioni dall'UE. Grazie a un'intesa che ha visto assieme 4 nazioni, gli enti territoriali, le regioni, i privati, le forze ambientaliste, è stato possibile definire il progetto e reperire i finanziamenti necessari a realizzare l'opera, con il convergere di più soggetti finanziatori. Il convegno di oggi è un punto di arrivo e di partenza: da progetti condotti e presentati con grande professionalità si deve proseguire nelle scelte realizzative, facendo sistema. E' normale che andando avanti emergano interessi diversi ed è quindi opportuno che i soggetti interessati, in primis le Regioni, si confrontino sui vantaggi e gli svantaggi delle soluzioni proposte e trovino un accordo. Importante è anche un livello di comunicazione che aiuti a capire correttamente il contenuto delle proposte progettuali e le finalità di esse. L'idea di un asse Milano-Venezia-Trieste-regione del Danubio è ambiziosa: occorre perciò definire un quadro di riferimento per far sì che gli enti preposti a decidere possano fare scelta di priorità e importanza. "Fare sistema", comunicazione, governance, fonti di finanziamento, integrazione, approccio multimodale, creazione di gruppi di interesse economico europeo: questi sono gli aspetti da rafforzare. Infine, è indispensabile perseguire con determinazione gli obiettivi presentati all'UE: gli accordi vanno mantenuti e le risorse ottenute vanno investite. Per questo è fondamentale supportare i progetti con una grande chiarezza di obiettivi e un'intesa istituzionale, territoriale, delle forze sociali ed economiche molto forte ed ampia.

Presenti ai lavori anche l'**On. Carmen Motta, l'On. Mauro Libè**, il Vicepresidente dell'Assemblea regionale dell'Emilia-Romagna **Luigi Giuseppe Villani**.

## 2) I contenuti dell'Azione progettuale in sintesi

**L'Azione progettuale comprende 4 attività:**

- Sviluppo di un piano generale (Masterplan) del sistema idroviario dell'Italia del nord (Provincia di Mantova);
- Progetto esecutivo delle opere per l'adeguamento alla classe Va europea del sistema Fissero-Tartaro-Canal Bianco (il canale navigabile che collega Mantova all'Adriatico) e Progetto definitivo di ristrutturazione di Porto Levante (Sistemi Territoriali);
- Progetto definitivo del corso libero del fiume Po (AIPo).

Particolare attenzione è stata riservata nel convegno a quest'ultimo progetto, grazie al quale si punta a portare la navigabilità del fiume Po a 320/340 giorni all'anno, rispetto agli attuali 240, con una serie di

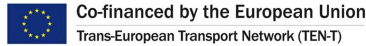


Improvement of Northern Italy Waterway System c/o Agenzia Interregionale per il fiume Po  
Via Garibaldi, 75 - 43121 Parma - Tel 0521/7971 - [servizio.piena@agenziapo.it](mailto:servizio.piena@agenziapo.it) - <http://navigazionepo.agenziapo.it>

*The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.*



Improvement of Northern Italy  
Waterway System



interventi da prevedere nel tratto tra Cremona fino al canale Fissero-Tartaro-Canalbionco (intersezione Po/Mincio).

Lo studio di fattibilità condotto da AIPo ha individuato 21 interventi possibili per ridurre la creazione di bassi fondali in periodo di magra. Lo studio definitivo, che include indagini geotecniche, analisi ambientali e modelli matematici e fisici, definisce i lavori da eseguire.

L'importo totale dell'Azione progettuale è di euro 5.880.000, coperto al 50% con il contributo finanziario dell'Unione Europea. La quota a carico degli enti partners (euro 2.940.000), è così suddivisa: Provincia di Mantova euro 180.000, Sistemi territoriali euro 1.510.000, AIPo euro 1.250.000 (su finanziamento di Regione Lombardia).

### *NOTA PER LE REDAZIONI*

Immagini filmate e foto del convegno saranno disponibili tra la serata di oggi e domattina al sito:

[www.agenziamediservice.com](http://www.agenziamediservice.com)

login: mediamo

password: mediamo



Improvement of Northern Italy Waterway System c/o Agenzia Interregionale per il fiume Po  
Via Garibaldi, 75 - 43121 Parma - Tel 0521/7971 - [servizio.piena@agenziapo.it](mailto:servizio.piena@agenziapo.it) - <http://navigazionepo.agenziapo.it>

*The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.*