
Shipping Italy

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Presentato il Manifesto di sviluppo sostenibile del Sistema Idroviario Padano-Veneto

Nicola Capuzzo · Sunday, September 29th, 2024

Mantova – Tre erano gli obiettivi con cui si è aperta a Mantova la terza edizione della “Gionata nazionale della navigazione interna”: rimuovere i colli di bottiglia sull’idrovia Fissero tartaro, completare le opere in porto e massimizzare l’efficientamento della piastra portuale, trovare soluzioni immediate per aprire al traffico la conca di navigazione di Governolo.

Nell’occasione è stato distribuito il “Manifesto di sviluppo sostenibile del Sistema idroviario Padano – Veneto: azioni a breve e medio termine per una visione di lungo periodo” di cui riportiamo qui di seguito l’intero contenuto.

Manifesto di sviluppo sostenibile del Sistema Idroviario Padano-Veneto: azioni a breve e medio termine per una visione di lungo periodo



Promosso dal progetto europeo CRISTAL e condiviso con gli
Stakeholders del Sistema Idroviario Padano-Veneto

Abstract – Sintesi dei contenuti

Le vie navigabili interne, come infrastrutture per il trasporto di merci e persone, rappresentano un'alternativa sempre più appetibile nello sforzo globale di riduzione delle emissioni climalteranti e delle esternalità negative legate al trasporto su strada.

Allo stesso tempo, tuttavia, la navigazione nelle acque interne è esposta agli effetti del cambiamento climatico poiché siccità ed alluvioni possono compromettere le necessarie condizioni idrometriche, anche in virtù del fatto che la risorsa idrica che consente il loro mantenimento è oggetto di numerosi interessi, in competizione tra loro: da quello trasportistico (persone e merci) a quello irriguo, dall'utilizzo per scopi energetici a quello per usi industriali.

Pur essendo presenti altre vie navigabili a livello nazionale, il padano-veneto, che comprende il fiume Po da Piacenza alla foce, il canale Fissero-Tartaro-Canalbiano, l'Idrovia Ferrarese, il canale Po Brondolo, la Litoranea Veneta nonché i porti di Cremona, Mantova, Rovigo e Chioggia, rappresenta un sistema idroviario parte delle reti TEN, inglobato nel corridoio Mediterraneo, in cui sono presenti diversi nodi "core" e "comprehensive".

In ambito trasportistico, tuttavia, numerosi sono gli elementi che scoraggiano oggi in Italia lo sviluppo della navigazione nelle acque interne: la carenza o la mancata manutenzione delle infrastrutture, gli adempimenti burocratici e normative di dubbia interpretazione ed applicazione, che a volte generano costi aggiuntivi rispetto ad altre modalità di trasporto, il difficile accesso agli incentivi e una piena integrazione con il trasporto marittimo.

A questi aspetti si aggiungono la frammentazione delle responsabilità e dei compiti a livello dei vari organismi istituzionali, la mancanza di una visione condivisa e di uno spazio per il confronto con gli altri attori della navigazione interna. La conseguente frammentarietà dell'attività programmatica ed operativa conduce ad inevitabili conseguenze sull'efficienza e l'affidabilità del sistema idroviario.

In questo contesto si inserisce il progetto europeo Horizon Europe CRISTAL (Climate resilient and environmentally sustainable transport infrastructure, with a focus on inland waterways) che ha come partners nel pilot italiano due dei gestori del Sistema Idroviario Padano-Veneto, AIPo ed Infrastrutture Venete, oltre che Unioncamere/Uniontrasporti, ENEA e SOGESCA.

Il progetto punta allo sviluppo della navigazione nelle acque interne come modalità di trasporto sostenibile, alla sua integrazione con altre modalità di trasporto e al superamento delle criticità che ne riducono l'affidabilità, attraverso soluzioni tecnologiche e di governance.

Il Sistema Idroviario Padano-Veneto coincide con una delle aree pilota del progetto, in cui saranno testate e validate le soluzioni tecnologiche sviluppate, sia fisiche che digitali.

In tal senso, affrontare il tema della frammentazione della governance del sistema idroviario e gli ostacoli concreti e quotidiani che i suoi utilizzatori incontrano è apparso un prerequisito essenziale, sia per il suo sviluppo che per l'implementazione delle tecnologie di progetto.

Attraverso lo strumento partecipativo del Living Lab, si è quindi creato per la prima volta uno spazio di confronto aperto e di co-creazione tra tutti gli attori della navigazione interna (utilizzatori, pubbliche autorità, gestori dell'infrastruttura, associazioni di categoria e partner

II

Manifesto di sviluppo sostenibile
del Sistema Idroviario Padano-Veneto

del progetto), che hanno condiviso criticità, bisogni e limiti che il presente documento riassume, unitamente a possibili soluzioni e che i firmatari hanno voluto indirizzare ai vertici della governance nazionale come unica voce.

Il fine ultimo del presente documento è di contribuire a fornire spunti utili per uno sviluppo sostenibile del sistema idroviario padano-veneto attraverso un trasporto di merci e persone sulle vie navigabili sempre più affidabile, efficiente, competitivo economicamente, user-friendly e resiliente agli effetti del cambiamento climatico.



Acronimi e abbreviazioni

AIPo	Agenzia interregionale per il fiume Po
ADBPO	Autorità di bacino distrettuale per il fiume Po
ANAS	Azienda nazionale autonoma delle strade statali
ARSTPC	Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile dell'Emilia-Romagna
CEMT	Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti
D.lgs.	Decreto Legislativo
DPR	Decreto del Presidente della Repubblica
Intesa	Intesa interregionale per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di navigazione interna sul fiume Po ed idrovie collegate
IV	Infrastrutture Venete
MIT	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
RER	Regione Emilia-Romagna
RFI	Rete ferroviaria italiana
RIS	River information system
UNII	Unione navigazione interna italiana

Indice

1	ANALISI DEL CONTESTO.....	1
1.1	ORIGINI ED INQUADRAMENTO	2
1.2	RETE E NODI A SUPPORTO DEL TERRITORIO	2
1.3	LA DIMENSIONE TRANSEUROPEA.....	3
1.4	GESTIONE E COORDINAMENTO	3
1.5	I NUMERI	4
1.6	ANALISI SWOT DEL SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO.....	5
2	PRINCIPI E OBIETTIVI GENERALI PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO	7
3	PROBLEMI E SOLUZIONI PROPOSTE DAGLI STAKEHOLDERS DEL SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO	8
3.1	ISTANZE RELATIVE AL COMPARTO GOVERNANCE	8
3.1.1	<i>Difficoltà comunicativa tra i diversi Stakeholders</i>	8
3.2	ISTANZE RELATIVE AL COMPARTO INFRASTRUTTURA	8
3.2.1	<i>Altezza dei ponti</i>	8
3.2.2	<i>Manutenzione delle conche</i>	9
3.2.3	<i>Accumulo di sedimenti</i>	9
3.2.4	<i>Gestione dei sedimenti dragati</i>	9
3.2.5	<i>Pulizia delle sponde</i>	10
3.2.6	<i>Pulizia delle pile dei ponti</i>	10
3.3	ISTANZE RELATIVE AL COMPARTO DELLA NAVIGAZIONE TURISTICA.....	10
3.3.1	<i>Attracchi turistici</i>	10
3.4	ISTANZE RELATIVE AL COMPARTO NAVIGAZIONE COMMERCIALE	11
3.4.1	<i>Porti Commerciali</i>	11
3.5	ISTANZE RELATIVE AL COMPARTO DEL PERSONALE NAVIGANTE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA.....	11
3.5.1	<i>Contratto di lavoro del personale navigante della navigazione interna</i>	11
3.5.2	<i>Carenza di personale di bordo</i>	12
3.5.3	<i>Carenza personale della motorizzazione civile</i>	13
3.6	ISTANZE RELATIVE AL COMPARTO NORMATIVA.....	13
3.6.1	<i>D. Lgs. n. 114/2018 recante attuazione della dir. UE 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna</i>	13
3.6.2	<i>Aiuti di Stato per lo sviluppo e la valorizzazione del trasporto di merci e comparto turistico per vie navigabili interne e per vie fluvio-marittime</i>	13
3.6.3	<i>Accesso ai porti marittimi da parte delle navi della navigazione interna</i>	14
3.6.4	<i>Navigazione lungo costa da parte del naviglio fluviale</i>	14
3.6.5	<i>RIS – Servizi di informazione fluviale</i>	15
4	CONCLUSIONI E RICHIESTE PROGRAMMATICHE DI VISIONE E SVILUPPO DEL SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO	15

1 Analisi del contesto

In Italia, il trasporto idroviario interno interessa prevalentemente la regione del fiume Po, dei corsi d'acqua suoi affluenti e dei canali navigabili, che insieme costituiscono il Sistema Idroviario Padano-Veneto che interessa quattro regioni del nord Italia, ovvero Emilia-Romagna, Veneto, Lombardia e Piemonte.

1.1 Origini ed inquadramento

Istituita formalmente nel 1990 con la Legge n. 338, l'idrovia padano-veneta ha un'estensione di 957 km, di cui 564 km destinati a scopi commerciali in quanto conformi agli standard CEMT di classe IV, e dispone di tre punti di accesso al Mare Adriatico settentrionale.

All'interno del Sistema Idroviario Padano-Veneto si distinguono tre assi principali:

- il Fiume Po a corrente libera da Piacenza a Porto Tolle, l'asse principale;
- il Canale Fissero-Tartaro-Canal Bianco, fino al Po di Levante e il Po Brondolo;
- l'Idrovia Ferrarese.



La navigazione di classe V – ovvero per le imbarcazioni di stazza compresa tra le 1500 e le 2000 tonnellate – è possibile solo in alcuni tratti, come lungo il fiume Po tra Cremona e Porto Tolle (275 km) e nella maggior parte dell'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, mentre numerosi lavori sono in corso nell'Idrovia Ferrarese per migliorare gli standard attuali. Lungo il Po, la navigazione è possibile solo a corrente libera e, pertanto, dipende dai livelli stagionali del fiume ed è garantita solo per 240 giorni all'anno. Lungo il Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante ed il Po Brondolo invece, la navigazione è regolata da una serie di chiuse che assicurano un pescaggio stabile durante tutto l'anno, permettendone una migliore navigabilità.

1.2 Rete e nodi a supporto del territorio

Il Sistema Idroviario Padano-Veneto collega le aree più industrializzate del nord Italia con il Mare Adriatico e attraversa diversi centri logistici e industriali, quali (da ovest verso est):

- il Porto di Cremona ed il relativo raccordo ferroviario,
- Il Sistema Portuale di Mantova, che comprende il porto interno di Mantova-Valdaro, il suo terminal ferroviario nell'area del porto secco e il porto interno di Mantova-Ostiglia;

- il Porto interno di Rovigo e il suo terminal ferroviario;
- il Porto Levante, vicino a Venezia;
- il Porto di Chioggia, che è anche porto marittimo.

1.3 La dimensione transeuropea

Testimonianza dell'importanza di questa infrastruttura, non solo a livello nazionale ma anche europeo, è la sua appartenenza alla rete TEN-T ed in particolare, al Corridoio Mediterraneo con tre nodi portuali interni: Cremona, Mantova e Rovigo.

Come evidente nella seguente immagine, il sistema idroviario interseca anche gli altri tre corridoi della rete TEN-T che toccano il territorio italiano:

- il Corridoio Baltico-Adriatico;
- il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
- il Corridoio Reno-Alpi.



1.4 Gestione e coordinamento

Sul fronte della gestione, il sistema idroviario in questione è coordinato direttamente dalle quattro regioni interessate, Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto e Piemonte, che tra il 1977 e il 1979, a seguito dell'entrata in vigore del DPR 616/77 (art. 8 e 98), individuarono, nell'approvazione di una convenzione, la forma di coordinamento tra loro per dettare le norme comuni che stabilivano le modalità istituzionali, amministrative, tecnico operative e finanziarie relative alla ordinaria manutenzione, amministrazione e gestione della rete comune di vie navigabili. L'attuale Convenzione, (chiamata "Intesa" nel presente documento), è stata sottoscritta nel 2019 e permette anche un uso efficiente dei fondi locali, nazionali e comunitari ad esso destinati, massimizzandone così il potenziale.

La gestione operativa delle infrastrutture è invece in capo ad agenzie regionali e/o interregionali o a enti locali come di seguito dettagliato:

- il Fiume Po - AIPO;
- il Canale Fissero-Tartaro-Canal Bianco, fino al Po di Levante e il Po Brondolo e la Litoranea Veneta – Infrastrutture Venete;
- l'Idrovia Ferrarese – Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile dell'Emilia-Romagna;
- Porto di Cremona – provincia di Cremona;
- Porto di Mantova – provincia di Mantova;
- Interporto di Rovigo – Interporto di Rovigo
- Porto di Chioggia – AdSP mare adriatico settentrionale.

1.5 I numeri

Le opportunità ed i punti di forza di questa infrastruttura sono molti. Secondo un recente studio, nel 2022 la modalità idroviaria ha registrato 1 milione di tonnellate di merci trasportate - un dato in crescita del 150% rispetto al 2015 – generando nel bacino del Nord Italia un totale di € 292,3 milioni di fatturato, 94,9€ milioni di valore aggiunto e 1790 occupati¹.

Tuttavia, al contempo, il trasporto idroviario interessa ad oggi solo lo 0,1% dei volumi di merci trasportate in Italia, un risultato lontano dalla media europea del 5,6% ma che lascia ampi margini di miglioramento al comparto nel suo complesso.

¹ Dati tratti dal rapporto *“La Rete Navigabile Italiana: una nuova risorsa per il Paese”*, realizzato da The European House – Ambrosetti in collaborazione con Confindustria Veneto Est, Confindustria Mantova, la Provincia di Mantova, la Provincia di Rovigo, Infrastrutture Venete, Interporto di Rovigo e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

1.6 Analisi SWOT del Sistema Idroviario Padano-Veneto

Di seguito si riporta una sintetica analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats) del Sistema Idroviario Padano-Veneto per valutarne forze, debolezze opportunità e minacce.

Strengths – Punti di forza	Weaknesses – Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> - Resilienza e multifunzionalità. L'utilizzo di chiuse e canali artificiali genera diversi benefici, tra cui il controllo dei flussi di acqua per la gestione di piene ed alluvioni, che determina una maggiore resilienza al cambiamento climatico. - Sostenibilità ambientale e sicurezza. La via d'acqua offre un'alternativa più sicura ed ecologica al trasporto su strada, riducendo le emissioni di CO₂ e la congestione dovuta al traffico di mezzi pesanti. - Versatilità delle opportunità di trasporto. La via d'acqua permette di rispondere a necessità di trasporto peculiari, soprattutto per carichi di dimensioni e peso eccezionali, che sarebbe difficile trasportare via terra. - Gestione integrata. La presenza di un organo collettivo che riunisce le regioni interessate (Intesa) favorisce il coordinamento tra gestori dell'infrastruttura e regioni - Costi di utilizzo dei servizi connessi I costi di utilizzo dell'infrastruttura sono molto contenuti (solo per servizi accessori), garantendo una maggiore accessibilità anche per piccoli operatori, specialmente per quanto riguarda il trasporto di merci di grandi volumi. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vincoli infrastrutturali. La mancanza di un pieno adeguamento di tutti i rami alla navigazione di classe V impone dei colli di bottiglia che in alcuni casi limitano il volume di merci trasportate per imbarcazione, ostacolando la piena efficienza. - Variabilità delle condizioni di navigabilità. La mancanza della piena navigabilità dell'asta del fiume Po durante tutto l'anno, a causa della variabilità dei fondali e degli apporti meteorici, rappresenta una notevole barriera ad una piena disponibilità dell'infrastruttura. - Bassa velocità di trasporto. Il trasporto via acqua è generalmente più lento rispetto a quello su strada o su rotaia, generando spesso una minore attrattiva della via d'acqua. - Costi di manutenzione. La necessità di manutenzione regolare delle conche e dei canali genera costi di manutenzione elevati. - Integrazione logistica limitata. L'integrazione generalmente scarsa con le reti ferroviarie e stradali esistenti limita l'efficienza della via d'acqua come componente della catena logistica intermodale, determinando costi di rottura di carico molto significativi. -

Opportunities – Opportunità	Threats - Minacce
-----------------------------	-------------------

- **Impatto sociale ed economico.** Il potenziamento del sistema idroviario integrato si è dimostrato capace di generare numerosi benefici sociali ed economici, diretti ed indiretti, per i territori coinvolti, tra i quali la creazione di nuovi posti di lavoro e il ritorno economico generato dalla crescita del mercato idroviario e delle filiere ad esso legate.
- **Territorio e sistema produttivo.** La cornice territoriale in cui si inserisce il Sistema Idroviario Padano-Veneto presenta ottime opportunità per la creazione e promozione di nuovi distretti industriali sinergici rispetto al tessuto produttivo già fortemente sviluppato della pianura padana, che a tal fine offre caratteristiche geografiche decisamente favorevoli.
- **Integrazione intermodale.** Lo sviluppo di hub logistici intermodali che combinano trasporto via acqua, rotaia e strada potrebbero migliorare notevolmente l'efficienza della catena logistica territoriale.
- **Turismo fluviale.** La via d'acqua potrebbe essere sfruttata per sviluppare nuovi servizi legati al turismo fluviale, come crociere e altre attività culturali, generando un ulteriore ritorno economico e sociale per il territorio.
- **Esternalità positive in ambito ambientale e sociale.** L'abbassamento delle emissioni conseguentemente all'utilizzo del trasporto fluviale, in particolare per il comparto merci, porta ad una diversa fruibilità del territorio soprattutto in ambito turistico e ad un miglioramento delle condizioni dell'aria e quindi sanitarie, per la popolazione. La monetizzazione di tali esternalità positive contribuisce a rendere il trasporto fluviale anche economicamente più competitivo rispetto a quello su gomma.
- **Gestione degli incentivi pubblici e finanziamenti limitati.** Il trasporto idroviario è stato spesso oggetto di incentivi discontinui ed *una tantum*, nonché di finanziamenti insufficienti, che non hanno favorito la componente privata, mancando di una programmazione di medio e lungo periodo.
- **Ostacoli normativi.** Le attuali regolamentazioni su navigabilità dei corsi d'acqua fluviali, limiti doganali, integrazione con la navigazione marittima ed erogazione dei fondi ostacolano l'efficientamento del settore come altresì una programmazione parallela e non coordinata con il piano del mare.
- **Inefficienza della flotta.** La dimensione media delle imbarcazioni in Italia appare molto ridotta, limitandone la competitività della flotta rispetto alla concorrenza a livello europeo. Mancanza di chiatte per il trasporto merci.
- **Inquinamento delle acque e impatto sull'ecosistema.** Una gestione non oculata dei flussi di imbarcazioni e l'utilizzo di mezzi alimentati con carburanti poco sostenibili potrebbero rappresentare una minaccia nei confronti dell'ecosistema fluviale.

2 Principi e obiettivi generali per uno sviluppo sostenibile del Sistema Idroviario Padano-Veneto

Per definire i principi generali di sviluppo del Sistema Idroviario Padano-Veneto sono stati presi in considerazione gli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU per lo sviluppo sostenibile, di seguito gli obiettivi declinati secondo il contesto specifico.



Costruire infrastrutture resilienti, promuovere un'industria e una logistica più sostenibili e quindi attente ai temi ambientali e sociali e favorire l'innovazione, attraverso strumenti tecnologici e di governance.



Utilizzare le vie navigabili come infrastruttura alternativa a quella stradale, più impattante dal punto di vista delle emissioni di gas serra in atmosfera, in un'ottica di intermodalità ferrovia-idrovia-strada.

Promuovere la redazione di piani di azione per l'energia sostenibile e il clima (PAESC) nei comuni rivieraschi.

Incoraggiare le aziende manifatturiere e di logistica ad attuare azioni di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.



Proposito degli Stakeholders del Sistema Idroviario Padano Veneto di collaborare e fare rete, al fine di creare una massa critica che si distingua a livello nazionale, per portare le istanze relative alla navigazione nelle acque interne ai decisori politici come unica voce. Creazione di una governance del sistema idroviario più coesa e centrata su obiettivi di sviluppo comuni.

3 Problemi e soluzioni proposte dagli Stakeholders del Sistema Idroviario Padano-Veneto

3.1 Istanze relative al comparto Governance

3.1.1 Difficoltà comunicativa tra i diversi Stakeholders

CRITICITÀ:

Difficoltà di comunicazione e di visione condivisa tra i gestori dell'infrastruttura con l'Intesa, da un lato, e i gestori di porti, interporti e degli attracchi privati dall'altro, a causa di una governance frammentata.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

Organizzazione di incontri pianificati e sistematici tra i diversi gestori di porti e interporti (Porto di Mantova, Porto di Cremona, Interporto di Rovigo), Intesa e utilizzatori della via navigabile, UNII, Assonautica e Propeller Club.

DESTINATARI INTERVENTI:

Province, Interporto di Rovigo, comuni rivieraschi, UNII, Propeller club, Intesa, IV, AIPo e ARSTPC

3.2 Istanze relative al comparto Infrastruttura

3.2.1 Altezza dei ponti

CRITICITÀ:

Ponti con tirante d'aria insufficiente per il passaggio di convogli di V classe CEMT sui canali Fissero-Tartaro-Canalbianco, Po di Brondolo e Idrovia Ferrarese.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

1. Dare continuità operativa ai progetti già approvati e in parte finanziati a IV
2. Ottenere i finanziamenti per gli interventi non ancora finanziati
3. Creare un piano integrato degli interventi sui ponti:
 - a. Pianificazione complessiva (a livello del Sistema Idroviario Padano-Veneto) degli interventi necessari e predisposizione del cronoprogramma
 - b. Programmare gli interventi riducendo al minimo l'impatto sulla navigazione e sulla logistica ad essa correlata
 - c. Sistema di monitoraggio sull'avanzamento degli interventi

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

1. Proprietario dell'infrastruttura (Stato, RFI, province, comuni, ANAS), IV e ARSTPC
2. MIT
3. Intesa

3.2.2 Manutenzione delle conche

CRITICITÀ:

Chiusura delle conche per interventi di manutenzione (che impattano sulla fruibilità completa del Sistema Idroviario Padano-Veneto): pianificazione, programmazione e relativa comunicazione.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

1. Piano di monitoraggio delle conche
2. Piano di manutenzione ordinaria a livello del sistema idroviario sviluppato anche attraverso una consultazione degli utenti
3. Manutenzione straordinaria:
 - Rapida comunicazione agli utenti
 - Rispetto della tempistica programmata

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

1. AIPo, IV, ARSTPC, Intesa
2. AIPo, IV, ARSTPC, Intesa
3. AIPo, IV, ARSTPC

3.2.3 Accumulo di sedimenti

CRITICITÀ:

Presenza di punti critici lungo la via navigabile con accumulo di sedimenti e riduzione del tirante d'acqua disponibile per la navigazione.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

1. Potenziamento dell'attività di dragaggio (as-is) con relativa revisione del budget per questa attività
2. Revisione della "modalità" dell'attività di dragaggio: esternalizzazione, partnership con privati
3. Implementazione del bollettino giornaliero dei fondali con visibilità a cinque e dieci giorni (CRISTAL)
4. Ri-sezionamento straordinario della cunetta navigabile nel caso di canali artificiali

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

1. Intesa
2. AIPo
3. AIPo
4. IV, ARSTPC, AIPo

3.2.4 Gestione dei sedimenti dragati

CRITICITÀ:

Gestione dei sedimenti derivati dal risezionamento della cunetta navigabile dei canali artificiali: dove depositarli e come riutilizzarli.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

Collaborazione tra i gestori delle infrastrutture e altri enti che potrebbero riutilizzare il terreno. I consorzi di bonifica e i comuni, seguendo gli adempimenti dalla normativa terre e rocce da scavo (DPR 120/2017), potrebbero utilizzare tale materiale per il ringrosso delle arginature.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

IV, AIPo e ARSTPC e Regioni

3.2.5 Pulizia delle sponde

CRITICITÀ:

Manutenzione e pulizia di sponde per garantire la migliore visibilità dei segnali di navigazione.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

Garantire la disponibilità finanziaria al gestore del sistema idroviario ad appaltare questi servizi.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

Intesa

3.2.6 Pulizia delle pile dei ponti

CRITICITÀ:

Pulizia delle pile dei ponti da accumuli di detriti (materiale flottante).

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

Tempestivo intervento da parte del gestore del ponte.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

Gestori dei ponti: Province, ANAS, RFI, gestori autostradali, comuni.

3.3 Istanze relative al comparto della navigazione turistica

3.3.1 Attracchi turistici

CRITICITÀ 1:

Difficoltà di ormeggio in corrispondenza di alcuni attracchi, a causa dei bassi fondali. Rimozione dei sedimenti dal fondale da parte del gestore dell'attracco stesso.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

1. Dragaggio in prossimità degli attracchi privati anche tramite l'accesso a fondi regionali
2. Comunicazione/informazione sui fondali agli operatori turistici e ai diportisti: per esempio attraverso l'app Portolano del Po

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

1. Regioni
2. AIPo/AdBPo, IV e ARSTPC

CRITICITÀ 2:

Mancanza di informazioni chiare su servizi e tariffario di alcuni attracchi

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

1. Definire un livello minimo di servizio da garantire in corrispondenza degli attracchi (presidi di sicurezza, asporto rifiuti, ecc.).
2. Potenziamento dei servizi offerti in corrispondenza degli attracchi
3. Richiesta al gestore dell'attracco e successiva pubblicazione sul Portolano del Po delle informazioni relative ai servizi e ai costi di ormeggio
4. Sviluppo del cold ironing (CRISTAL) e mappatura degli attracchi sul Fissero-Tartaro-Canal Bianco e inserimento dei dati sul sito di IV
5. Integrazione del Portolano del Po con i link dei siti web di IV e di RER per i servizi delle restanti parti del Sistema Idroviario Padano-veneto

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

- 1.2. Gestori degli attracchi e/o UNII, Assonautica
3. AIPo/AdBPo
4. IV per la mappatura degli attracchi sul Fissero Tartaro Canal Bianco e cold ironing
5. Intesa, per un approccio uniforme lungo il sistema idroviario

3.4 Istanze relative al comparto navigazione commerciale

3.4.1 Porti Commerciali

CRITICITÀ:

Difficile reperibilità dei costi di ormeggio e altri servizi nei porti, nei siti delle Province di Mantova e Cremona e Interporto di Rovigo.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

1. Creare un'apposita sezione all'interno dei siti delle Province e dell'Interporto laddove manchi
2. Valutare la creazione di un sito specifico per i Porti di Cremona e Mantova, con queste informazioni
3. Aggiungere le informazioni relative ai porti nei siti di AIPo e IV
- 4.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

Province, AIPo e IV

3.5 Istanze relative al comparto del personale navigante della navigazione interna

3.5.1 Contratto di lavoro del personale navigante della navigazione interna

CRITICITÀ:

1. Assenza di un contratto collettivo nazionale di lavoro del personale navigante della navigazione interna, contratto invece esistente per il personale della gente di mare.

2. Disciplina codicistica esistente (art. 375 cod. nav. "*Contratto di lavoro del personale navigante della navigazione interna*") di impossibile applicazione, in quanto inadeguata a disciplinare la realtà lavorativa attuale e a garantire i diritti minimi dei lavoratori (la disciplina codicistica risale al 1942).
3. L'attuale ricorso, per colmare la grave lacuna di cui sopra, ai contratti collettivi riguardanti altre categorie risulta non soddisfacente, stante la assoluta peculiarità di questa tipologia di attività.

Le criticità sopra denunciate stanno creando gravi difficoltà nella gestione del personale navigante e stanno disincentivando i giovani all'accesso alla professione. Tutto ciò rischia di provocare a breve il fermo di parte della flotta per impossibilità di comporre gli equipaggi.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

Creazione di un tavolo di lavoro per il confronto su una proposta, già in essere, di contratto collettivo nazionale di lavoro per il personale della navigazione interna.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

1. Organizzazioni sindacali.
2. Organizzazioni datoriali.
3. Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

3.5.2 Carenza di personale di bordo

CRITICITÀ:

1. Inadeguatezza dei titoli professionali della navigazione interna a soddisfare le attuali necessità operative e commerciali del settore, essendo la relativa disciplina normativa obsoleta (DPR 631/1949) ed estremamente penalizzante e presentando essa ingiustificate restrizioni all'accesso alla professione, anche in parte incompatibili con il diritto comunitario e internazionale (a titolo esemplificativo, accesso agli esami precluso agli stranieri; assenza di procedure di riconoscimento dei titoli professionali esteri, al di fuori dell'ambito di applicazione del D.lgs. n. 237/2021 e del DPR 545/1999; requisiti fisici di accesso eccessivamente restrittivi).
2. Mancanza di un sistema di equipollenza tra titoli professionali marittimi e titoli professionali della navigazione interna, eccezion fatta con riguardo alla individuazione del percorso professionale marittimo di direttore di macchina su navi con apparato motore principale inferiore a 750 KW ed equipollenze con i titoli professionali di macchina della navigazione interna (Decreto Mit n. 132 del 22 maggio 2023).

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

1. Revisione urgente della disciplina dei titoli professionali della navigazione interna di cui al DPR n. 631/1949
2. Correlata revisione urgente della disciplina di cui al DPR n. 332/1957 in materia di accertamenti sanitari per l'iscrizione nelle matricole del personale navigante della navigazione interna e per il conseguimento dei rispettivi titoli professionali
3. Elaborazione di una disciplina normativa introduttiva di un sistema semplificato di equipollenza tra titoli professionali marittimi e titoli professionali della navigazione interna (ad esempio, riconoscimento dell'equipollenza sulla base della preventiva frequenza di un corso di formazione integrativo o del superamento di un esame integrativo)

4.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

1. MIT, Ministero dell'istruzione e del merito, Ministero della salute, Ministero del lavoro e delle politiche sociali
2. Motorizzazione civile
3. Associazioni sindacali e associazioni datoriali

3.5.3 Carenza personale della motorizzazione civile

CRITICITÀ:

Carenza di personale della motorizzazione civile dedicato alle pratiche per la navigazione.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

Garantire un organico degli uffici adeguato alle specifiche necessità territoriali.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

MIT

3.6 Istanze relative al comparto Normativa

3.6.1 D. Lgs. n. 114/2018 recante attuazione della dir. UE 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna

CRITICITÀ:

Le tariffe stabilite dal decreto 10 maggio 2022 del MIT, decreto attuativo dell'art. 23, comma 3, del D.lgs. n. 114/2018, risultano estremamente elevate ed impattano negativamente sui relativi destinatari.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

Revisione urgente del decreto del 10 maggio 2022 del MIT, ai fini di una ragionevole riduzione delle tariffe.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

MIT

3.6.2 Aiuti di Stato per lo sviluppo e la valorizzazione del trasporto di merci e comparto turistico per vie navigabili interne e per vie fluvio-marittime

CRITICITÀ:

1. I requisiti richiesti dal decreto min. n. 476/2020 per l'accesso al cosiddetto idrobonus appaiono troppo restrittivi: l'aiuto è infatti destinato alle sole navi iscritte nei registri della navigazione interna, mentre la maggior parte delle navi è iscritta nei registri marittimi. Inoltre, beneficia dell'aiuto l'impresa proprietaria della merce trasportata, che però può variare durante il trasporto. Infine, l'entità dell'aiuto appare troppo bassa e rende dunque la navigazione nelle acque interne poco competitiva rispetto alle altre modalità di trasporto (gomma).
2. Gli aiuti di Stato non comprendono il comparto turistico.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

1. Estendere l'idrobonus anche alle navi marittime che effettuano viaggi commerciali sino ai porti interni, previa verifica di assenza di speculari aiuti di Stato destinati alle navi marittime al medesimo scopo.
2. Fermo restando l'armatore beneficiario pro quota, prevedere come beneficiaria pro quota dell'idrobonus l'impresa committente del trasporto
3. Aumentare il coefficiente dell'idrobonus a € 2,00 per ciascuna tonnellata metrica di merce imbarcata
4. Adottare un provvedimento ad hoc per il comparto turistico rispetto agli aiuti di Stato riguardanti l'ammodernamento della flotta della navigazione interna

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

MIT

3.6.3 Accesso ai porti marittimi da parte delle navi della navigazione interna

CRITICITÀ:

La quota di accesso ai porti marittimi è di tipo "flat" e risulta, dunque, identica per tutti i tipi di nave. Ciò causa svantaggi economici agli armatori delle navi della navigazione interna, in quanto tali navi hanno generalmente una stazza molto inferiore a quella delle navi marittime.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

Commisurare i costi alla stazza della nave.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

Autorità del sistema portuale

3.6.4 Navigazione lungo costa da parte del naviglio fluviale

CRITICITÀ:

1. Il MIT non ha ancora, a distanza di ormai dieci anni, stabilito i requisiti tecnici supplementari nel rispetto dei quali le navi della navigazione interna possono estendere la navigazione nella fascia di mare sino a tre miglia di distanza dalla costa. Si tratta di una gravissima omissione reiterata dal Ministero nonostante le ripetute segnalazioni formali, per di più in presenza di una normativa comunitaria – la direttiva UE 2016/1629 (art. 23) – che espressamente contempla la possibilità per le navi della navigazione interna di navigare in mare previa soddisfazione di alcuni requisiti tecnici supplementari da individuarsi nell'ambito di uno specifico allegato alla medesima direttiva.
2. Le definizioni di "acque protette" e di "acque adiacenti alle acque protette" (inserite nel D.lgs. n. 71/2015 (cfr. articolo 2) "Attuazione della direttiva 2012/35/UE, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare" dal D.lgs. ("Decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71 - TESTO UNICO SICUREZZA NEW ...") n. 194/2021 (cfr. articolo 2)) non permettono la navigazione in tali acque di personale navigante della navigazione interna (operante a bordo di navi della navigazione interna impiegate esclusivamente in tali acque), risultando

oltremodo penalizzanti in considerazione delle eccessive restrizioni poste. Ciò finisce per vanificare l'obiettivo stabilito dal legislatore in sede di delega conferita al governo con la legge n. 53/2021 (cfr. articolo 28).

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

Provvedere con urgenza a risolvere le due suddette criticità, posto che tale comportamento omissivo da un lato e di eccessiva rigidità dall'altro è fonte di distorsione del mercato e di pregiudizio per la concorrenzialità delle varie modalità di trasporto ed impedisce lo sviluppo e la valorizzazione del trasporto per vie fluvio-marittime. Modalità che costituisce invece da sempre la norma per gli altri Paesi membri (Francia, Olanda, Belgio, Germania, ecc.) più lungimiranti.

Il recepimento della direttiva RIS, di cui al successivo punto 3.6.5, rappresenta infine un prerequisito necessario a consentire la navigazione di navi della navigazione interna lungo costa.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI:

MIT

3.6.5 RIS – Servizi di informazione fluviale

CRITICITÀ:

L'apparato RIS è disponibile sul mercato ma è usato solo da pochi armatori, non essendovi attualmente un obbligo normativo di utilizzo, stante il mancato recepimento della direttiva 2005/44 /CE da parte dell'Italia.

PROPOSTA DI SOLUZIONE:

Recepimento della suddetta direttiva, anche considerato che in data 26 gennaio 2024 è stata emanata la Proposta COM (2024) 33 final di direttiva che modifica la direttiva 2005/44/CE. La Proposta di modifica prevede quanto segue:

"La presente direttiva si applica ai fini dell'introduzione e del funzionamento dei RIS per tutte le vie navigabili interne e i porti interni degli Stati membri facenti parte della rete transeuropea dei trasporti, specificati ed elencati negli allegati I e II del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio."

A modifica della direttiva intervenuta, il recepimento della stessa sarà obbligatorio anche per l'Italia, ricadendo le idrovie e i porti interni nazionali sulla rete TEN-T come da pertinente regolamento UE.

DESTINATARI DEGLI INTERVENTI: MIT

4 Conclusioni e richieste programmatiche di visione e sviluppo del Sistema Idroviario Padano-Veneto

Dalla discussione con i diversi gruppi di stakeholders, due sono le maggiori criticità emerse e quindi da risolvere per prime, per riuscire ad arrivare ad uno sviluppo del Sistema idroviario Padano-Veneto affinché sia pienamente fruibile per il trasporto di merci e persone:

1. *Lato infrastrutturale: adeguamento dell'infrastruttura e manutenzione ordinaria permanente;*
2. *Lato Governance: maggiore coordinamento e maggiore circolazione del flusso di informazione tra tutti gli stakeholders del sistema idroviario: utilizzatori, gestori dell'infrastruttura, decisori politici e cittadinanza.*

Di seguito le richieste programmatiche di visione e sviluppo:

- a. Masterplan di sviluppo del sistema idroviario comprensivo di vie navigabili, porti, interporti, connessioni a reti stradali e ferroviarie, connessioni ai dipartimenti produttivi in conformità alle esigenze ambientali, sociali ed economiche dei territori interessati.
- b. Coordinamento tra i diversi piani regionali dei trasporti delle regioni attraversate dal sistema idroviario.
- c. Maggiore inclusione del sistema idroviario nel Piano del Mare: programmazione coordinata e non parallela tra piano del mare e piano delle acque interne.
- d. Integrazione nei siti web o app dei gestori del sistema idroviario dei link a tutte le informazioni relative all'intero sistema.
- e. Creazione di consorzi tra gli operatori della navigazione delle acque interne per l'ottimizzazione dei costi, del personale, supplire alla carenza di chiatte per il trasporto merci e creazione di una massa critica e di una unica entità per la partecipazione ai bandi.
- f. Pianificazione territoriale e urbanistica per incentivare il collegamento delle attività produttive e il sistema idroviario.
- g. Favorire gli interventi strutturali per il raccordo con altre modalità di trasporto (ferroviaria per il trasporto delle merci e ciclabile per il turismo).
- h. Creazione di un sistema di gestione sincromodale del corridoio di trasporto (Cristal Project).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Il trasporto fluviale chiama Roma ma De Berti invoca l'autonomia differenziata

This entry was posted on Sunday, September 29th, 2024 at 11:30 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.