

## vieinterne / porto&diporto



La “Cenerentola del trasporto”, diventerà regina al pari delle altre modalità? Nel nostro Paese per la navigazione interna sembra si stiamo aprendo importanti prospettive di crescita anche in assenza di un’ampia visione sistemica che a livello europeo, come è avvenuto per il sistema fluviale Reno-Meno-Danubio, dovrebbe guardare non solo al Po ma anche all’adeguamento della Litoranea Veneta come primo segmento del più grande progetto Adriatico – Sava - Danubio per dare alla portualità adriatica, compresa la piattaforma logistica dell’onshore e offshore del presidente dell’Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa, nuovo slancio e importanza strategica nella portualità del Mediterraneo Nord Orientale. Ma di “acqua” ne dovrà passare ancora molta per le vie navigabili europee se durante i due giorni dell’importante convegno di Parma e Chioggia, al solo annuncio, dopo oltre 30 anni di battaglie, dell’innalzamento di quel collo di bottiglia tra Veneto e Lombardia rappresentato dal ponte ferroviario di Rosolina, si esulta e si canta vittoria!

“Connecting Europe Facility 2014-2020 – Azioni per il miglioramento della navigazione interna in Italia- Miglioramento del sistema idroviario dell’Italia del Nord” all’Abbazia di Valserena il 4 febbraio a Parma e il 5, “Studi per il miglioramento degli standard e l’interconnessione del sistema nazionale del RIS Italia” presso l’ASPO (Azienda Speciale della Camera di Commercio di Venezia per il porto) a Chioggia, sono stati i temi delle due giornate di lavori che tra i protagonisti hanno registrato i vertici di amministrazioni pubbliche e associazioni imprenditoriali del settore alla presenza di Cesare Bernabei Policy Coordinator della Commissione Europea (DG-Move) con l’on. Antonio Cancian presidente di RAM (Rete Autostrade Mediterraneo) e Domenico Impagliazzo Dirigente del M.I.T.

Al meeting parmense sono intervenuti tra gli altri il Direttore di AIPo Bruno Mioni, assieme agli ingegneri Ivano Galvani e Clara Caroli, il Presidente dell’Unione Navigazione Interna Sergio Vazzoler, Alessandro Bonvicini di Sistemi Territoriali Spa, Arianna Norcini Pala (Rete Autostrade Mediterranee).

Nella prima sessione del convegno, dedicata alla presentazione pubblica, il Direttore AIPo Mioni ha ricordato l’importanza del sostegno dell’Unione Europea, oltre che dalle istituzioni italiane, ai progetti per lo sviluppo della navigazione fluviale portati avanti da AIPo, dalle Regioni e dagli Enti del territorio. “L’Europa ha fiducia nella capacità progettuale che tutti insieme stiamo implementando e questo ci spinge a proseguire con convinzione in questo impegno – ha sottolineato Mioni.

“I progetti che state realizzando dimostrano che riuscite a fare sistema e a ottenere risultati concreti” – ha esordito il dirigente della Commissione Europea, Cesare Bernabei. L’Unione Europea ha una politica dei trasporti condivisa da 28 Paesi, ha proseguito, nella quale il trasporto merci fluviale riceve un’attenzione importante, anche perché contribuisce al miglioramento della qualità ambientale, togliendo traffico dalle strade. Sviluppare la navigazione interna significa migliorare la gestione complessiva del territorio fluviale (comprese la sicurezza idraulica e l’uso delle risorse idriche) e rendere il territo-

# Progetti, proposte e speranze del trasporto in acqua dolce

AIPo e fondamentali per le prospettive future della navigazione nel Nord Italia, riguardanti rispettivamente la sistemazione del Po per garantire la navigazione 365 giorni l'anno e la fattibilità del canale di collegamento della rete idroviaria con la città di Milano (progetto di canale Cremona-Milano, ad oggi esistente fino a Pizzighettone).

Da Parma all'unico porto fluvio-marittimo italiano: Chioggia dove il neoletto presidente dell'Aspo Michele Gambato ha illustrato l'avvio della seconda fase del RIS, importante passo per ottimizzare la funzione fluvio-marittima dello scalo mentre il sindaco Giuseppe Casson si è richiamato alla brillante sinergia tra la sua amministrazione e il porto a favore dello sviluppo del territorio non tralasciando l'esigenza di sviluppare dinamiche europee ancorate ad una sempre più concreta progettualità in chiave di sistema anche con l'Autorità Portuale di Venezia che con il decreto Delrio avrà, a breve, giurisdizione sul porto di Chioggia. Per Antonio Cancian, presidente di RAM, tre sono le "I" da perseguire: Infrastrutture; Intermodalità; Integrazione delle risorse.

Dunque 2 giorni pieni per amministratori, tecnici ed operatori: pieni di parole, pieni di speranze, pieni anche di profonde riflessioni legate alla realtà economica e politica del Paese quando la crisi europea e quella del prezzo del petrolio potrebbero creare molti problemi anche nei trasporti, quando permangono problematici squilibri modaliali che potrebbero negativamente e maggiormente incidere proprio nella Valle Padana che risulta essere una delle aree più inquinate d'Europa dove il trasporto su gomma e quello su rotta al servizio delle industrie produttive, per ora, la fanno da padroni lasciando alla navigazione interna l'emblematico titolo di "Cenerentola tra le regine del trasporto".

**Massimo Bernardo**



rio più attrattivo sia per le imprese che per le attività turistiche. Nelle strategie per il trasporto da Ovest a Est e viceversa (Torino-Milano-Venezia-Trieste) il Po e le altre vie navigabili hanno una notevole potenzialità di sviluppo e occorre quindi continuare ad investire in questa opportunità.

"Il completamento delle nuove conche di navigazione a Isola Serafini (Piacenza) e a Valdarò (Mantova), la sistemazione dell'Idrovia Ferrarese, il nuovo bacino di Porto Levante, l'introduzione di nuovi sistemi di comunicazione e controllo per le imbarcazioni (RIS - River Information Service) miglioreranno in modo significativo le possibilità di navigazione commerciale nella rete fluviale interna" - ha sottolineato Ivano Galvani di AIPo. Occorrono però incentivi alle imprese di trasporto per rendere più conveniente l'utilizzo delle vie d'acqua.

Clara Caroli di AIPo ha ricordato che l'importante finanziamento conseguito dalla CE premia un'azione sinergica dei diversi attori coinvolti e ha richiamato anche gli studi strategici attualmente in corso di completamento da parte di

Per Sergio Vazzoler (Presidente Unione Navigazione Interna Italiana) l'asse fluviale tra la pianura padana e l'Adriatico ha un valore strategico perché non riguarda solo l'Italia ma il collegamento tra Europa centrale e Mediterraneo. Occorre quindi puntare sul trasporto fluvio-marittimo, inserendo la vie navigabili interne della pianura padana come snodo fondamentale nell'ambito delle "autostrade del mare".

L'utilizzo di fiumi e canali navigabili è una modalità di trasporto commerciale a basse emissioni, silenziosa e molto efficiente sotto il profilo energetico. Per lo sviluppo del sistema idroviario padano-veneto, le Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto, riunite nell'Intesa per la Navigazione Interna, hanno programmato la realizzazione di una serie di interventi finalizzati a potenziare una rete di trasporto strategica per lo sviluppo economico del territorio.

Poiché il sistema navigabile del fiume Po e dei canali collegati rientra tra le Reti strategiche europee (Reti CORE) nell'ambito del Corridoio Mediterraneo, le stesse Regioni hanno sostenuto la candidatura di due rilevanti progetti, finalizzati al miglioramento della navigazione interna ed illustrati nel seguito, che sono stati premiati da significativi finanziamenti europei, per complessivi 10.477.800 euro, nel contesto dell'ultimo bando del programma "Connecting Europe Facility" della Commissione Europea.