

## **Sistema idroviario padano veneto, lo stato dell'arte in Emilia-Romagna**

Al momento nel **Sistema idroviario padano veneto** nel suo complesso è stato garantito ovunque il passaggio delle **navi di IV classe** secondo la classificazione europea; l'obiettivo però è quello di aprire la via alle **chiatte di V classe**, con una stazza doppia, fino a **2mila tonnellate**: è una indicazione contenuta anche nel **Piano regionale integrato dei trasporti** e soprattutto prevista dall'Unione Europea per le **Reti transeuropee di trasporti (Ten-T)**, di cui il sistema idroviario fa parte.

Anche se le nuove risorse per oltre 60 milioni di euro vanno esattamente in questa direzione, ad oggi gli stanziamenti non coprono comunque le effettive necessità.

Solo per quanto riguarda l'Emilia-Romagna, infatti, e limitatamente all'**idrovia ferrarese**, nel **2008** erano stati **previsti e approvati lavori per oltre 240 milioni di euro**: gli **interventi realizzati** non superano però il valore di **75 milioni di euro**, mentre quelli **in corso** cubano altri **31 milioni di euro**. Con le **nuove assegnazioni** del Ministero, che stanziano **21 milioni**, si raggiungerebbe la **metà dei fondi richiesti**, in un conteggio che comunque non tiene conto dell'**aumento dei costi** dovuto al passare del tempo.

Ancora più critica la situazione relativa all'asta del fiume Po: i costi della **regolazione a corrente libera** erano stati stimati nel 2016 in più di **616 milioni di euro**, ma ad oggi la disponibilità effettiva si ferma a **15 milioni di euro**, a cui si devono aggiungere poco **più di 80 milioni di euro** (per l'intero bacino) legati alle nuove assegnazioni del Ministero.

Le difficoltà nel completare i lavori per l'**adeguamento alla V classe**, che renderebbe più competitivo il trasporto su acqua nei confronti di quello su gomma, sono la principale causa della **forte contrazione** della quantità di **merci** che transitano nel sistema idroviario: a inizio anni 2000 erano nell'ordine di **qualche centinaio di migliaia di tonnellate all'anno**, mentre una notevole riduzione a partire dal **2015** ha portato i valori **tra le 50 e le 60mila tonnellate all'anno**.

Pur di fronte a queste difficoltà, la Regione Emilia-Romagna ha continuato a investire negli anni **risorse proprie** per garantire il **sistema di navigazione interna**: quasi **90 milioni di euro**, con una **media di 4 milioni all'anno dal 2000 a oggi**, per il funzionamento e la manutenzione straordinaria di **strutture, infrastrutture e mezzi**.

A proposito di finanziamenti, a livello nazionale per il **sistema idroviario padano-veneto** sono stati investiti negli anni un totale di **610 milioni di euro**, al lordo degli interessi dei mutui: le leggi statali di stanziamento sono state approvate una nel **1990** e due nel **1998**, di cui una poi rifinanziata nei bilanci nazionali **2001** e **2004**. Da quest'ultima norma, approvata nel 2003, si sono poi **interrotti i fondi dal Governo**.

### **I nuovi interventi nel dettaglio**

La Giunta regionale dell'Emilia-Romagna ha da poco deliberato **due interventi** nel **tratto ferrarese** del sistema idroviario padano-veneto per l'**adeguamento alla quinta classe di navigazione**, che comprende le chiatte per il **trasporto fino a 2mila tonnellate di merci**: con lavori per un totale di

**19,3 milioni di euro** saranno portati alla quota prevista dalle norme **quattro ponti lungo il canale Boicelli** (quelli di Betto, Confortino e Mizzana oltre al ferroviario merci), mentre altri 1,5 milioni di euro saranno destinati alla **risoluzione di alcuni bassi fondali** attraverso risezionamenti straordinari della cunetta di navigazione. A farsi carico di questi cantieri sarà l'**Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la Protezione civile**.

All'**Agenzia interregionale per il fiume Po** sono stati assegnati, in qualità di soggetto attuatore, **24,2 milioni** di euro per la **sistemazione a corrente libera dell'alveo di magra del fiume Po** tra la foce del Mincio e Ferrara, sempre per consentire la **navigazione delle navi di quinta classe**: risorse che si aggiungono a **15 milioni** che la Regione aveva già stanziato in precedenza.

Infine, grazie anche ad una economia relativa ad interventi eseguiti negli anni trascorsi, altri **1,7 milioni di euro** andranno a garantire la realizzazione di alcune **opere accessorie** in un diverso tratto dell'idrovia ferrarese, in corrispondenza di **Final di Rero**, all'interno di un intervento dello stesso genere- l'adeguamento per i mezzi di quinta classe- già in fase di avvio. (JF)