

Sulla base dei dati statistici a disposizione, si può constatare che globalmente la domanda di trasporto terrestre, nei Paesi della Comunità Europea, aumenta allo stesso ritmo del PIL (prodotto interno lordo). Dopo un periodo di difficoltà, nel 2006 l'economia è ritornata a crescere e le previsioni sono positive anche per il 2007. Generalmente la crescita economica dei Paesi dell'eurozona è significativamente sostenuta dai buoni livelli di esportazione verso il sud-est dell'Asia. La parte riguardante la navigazione interna ha, comunque, avuto evoluzioni e comportamenti diversi a seconda degli Stati e dei sistemi idroviari interessati da questa modalità di trasporto. Aumenti importanti si sono riscontrati nel nord della Francia e in Belgio, in particolare è cresciuto il trasporto di container. La navigazione interna nel 2005 ha assorbito il 14 % del trasporto terrestre in Germania, il 13,8 % in Belgio, il 3,5 % in Francia ed il 28,66 % in Olanda per citare i più importanti e rilevanti. In Italia siamo ancora attestati intorno allo 0,1 % del trasporto complessivo. Valori di poco superiori allo zero li abbiamo anche in Polonia, con lo 0,8 %, e nella Repubblica Ceca, con lo 0,16 %. La navigazione è potenzialmente una delle forme di trasporto più funzionali all'intermodalità ed è predisposta a progredire più facilmente dove occupa già una parte importante del mercato, favorita dalla densità della rete esistente e dallo sviluppo dei territori circostanti. E' altresì indubbio che la convenienza all'utilizzo della via d'acqua è forte quando gli insediamenti industriali sono localizzati in prossimità della stessa e non necessitano, pertanto,



di onerose rotture di carico che incidono sul costo complessivo del trasporto. Molti porti interni delle reti europee hanno saputo offrire soluzioni logistiche rilevanti assumendo il ruolo di "nodo" e piattaforma logistica. Il miglioramento dell'intermodalità si ottiene anche con la velocizzazione del trasferimento delle merci nei punti di scambio, con l'installazione e l'utilizzo di moderni ed efficaci sistemi di movimentazione. Il trasporto delle merci nel sistema idroviario padano veneto avviene sostanzialmente su cinque tratte: sul Po da Cremona a Volta Grimana, sul Mincio nella parte terminale a valle di Mantova, sul Fissero – Tartaro – Canalbianco – Po di Levante, sull'Idrovia Ferrarese e sul Canale Po – Brondolo – laguna Veneta. Le tipologie prevalenti di merci trasportate sono l'olio combustibile per le centrali termoelettriche sul Po, in via di esaurimento per l'entrata in funzione degli oleodotti e la trasformazione di alcuni impianti a gas, i prodotti chimici delle industrie dell'area mantovana, il gas per i depositi dell'area cremonese, sfarinati e cereali per i porti di Mantova e Rovigo, materiali inerti (feldspati, caolini, argille e ghiaie) nella parte inferiore dell'Idrovia Ferrarese e lungo le banchine di Porto Levante, provenienti dai Paesi d'oltre Adriatico, e saltuariamente colli eccezionali. Esiste, inoltre, un traffico interno di inerti, legato alla lavorazione e commercializzazione delle sabbie del Po prelevate dalle aree golenali. I quantitativi negli ultimi anni sono variati tra i 2,5 e i 3,0 milioni di tonnellate, di cui circa 2.000.000 per gli inerti del Po. Il trasporto, sul nostro sistema, era ed è tutt'ora, in maniera prevalente, funzionale ad un rapporto diretto con le realtà industriali ed imprenditoriali insediate nelle immediate vicinanze della rete idroviaria. Negli ultimi tre anni il trasporto per acque interne si è stabilizzato sulle merci tipiche della navigazione interna: combustibili liquidi, prodotti chimici, sfarinati e cereali, inerti e/o materiali da costruzione, colli eccezionali. L'aumento dei traffici è pertanto legato anche alle capacità di sviluppo del mercato che utilizza queste merci. Un eventuale avvio del trasporto containerizzato è più complesso e condizionato dai flussi della logistica, che al momento non incrociano i pochi ed ancora modesti insediamenti a ridosso delle vie d'acqua, che a loro volta non raggiungono i grandi centri di produzione dell'area padana. Pertanto, l'accreditamento e il consolidamento del trasporto per acque interne passa necessariamente attraverso il perfezionamento e miglioramento, già in essere, con le realtà industriali e produttive presenti lungo le sponde della rete idroviaria in esercizio e la realizzazione di nuovi collegamenti con realtà favorevolmente predisposte. Ne sono un esempio i lavori della nuova banchina di Viadana per servire gli approvvigionamenti di metanolo e urea alla Sadepan, situata nelle immediate vicinanze del fiume Po. Contestualmente, nella pianificazione delle aree produttive, bisogna favorire nuovi insediamenti tenendo conto, dove possibile, della presenza dell'acqua. (i.g.)



di onerose rotture di carico che incidono sul costo complessivo del trasporto. Molti porti interni delle reti europee hanno saputo offrire soluzioni logistiche rilevanti assumendo il ruolo di "nodo" e piattaforma logistica. Il miglioramento dell'intermodalità si ottiene anche con la velocizzazione del trasferimento delle merci nei punti di scambio, con l'installazione e l'utilizzo di moderni ed efficaci sistemi di movimentazione. Il trasporto delle merci nel sistema idroviario padano veneto avviene sostanzialmente su cinque tratte: sul Po da Cremona a Volta Grimana, sul Mincio nella parte terminale a valle di Mantova, sul Fissero – Tartaro – Canalbianco – Po di Levante, sull'Idrovia Ferrarese e sul Canale Po – Brondolo – laguna Veneta. Le tipologie prevalenti di merci trasportate sono l'olio combustibile per le centrali termoelettriche sul Po, in via di esaurimento per l'entrata in funzione degli oleodotti e la trasformazione di alcuni impianti a gas, i prodotti chimici delle industrie dell'area mantovana, il gas per i depositi dell'area cremonese, sfarinati e cereali per i porti di Mantova e Rovigo, materiali inerti (feldspati, caolini, argille e ghiaie) nella parte inferiore dell'Idrovia Ferrarese e lungo le banchine di Porto Levante, provenienti dai Paesi d'oltre Adriatico, e saltuariamente colli eccezionali. Esiste, inoltre, un traffico interno di inerti, legato alla lavorazione e commercializzazione delle sabbie del Po prelevate dalle aree golenali. I quantitativi negli ultimi anni sono variati tra i 2,5 e i 3,0 milioni di tonnellate, di cui circa 2.000.000 per gli inerti del Po. Il trasporto, sul nostro sistema, era ed è tutt'ora, in maniera prevalente, funzionale ad un rapporto diretto con le realtà industriali ed imprenditoriali insediate nelle immediate vicinanze della rete idroviaria. Negli ultimi tre anni il trasporto per acque interne si è stabilizzato sulle merci tipiche della navigazione interna: combustibili liquidi, prodotti

TRASPORTO MERCI – SISTEMA IDROVIARIO PADANO–VENETO

	<u>2005 (tonnellate)</u>	<u>2006 (tonnellate)</u>
Porto Rovigo (via Fissero)	89.952 (sfarinati/ cereali) s	110.275 (sfarinati/ cereali) s
Porto Mantova (via Fissero)	47.544 (sfarinati/ cereali) s	67.021 (sfarinati/ cereali) s
Attracchi industriali Mantova (via Fissero e Po)	145.000 (chimici/ petroliferi) (132.000 d; 13.000 s)	152.000 (chimici/petroliferi) (141.000 d; 11.000 s)
	12.000 (trasporti eccezz.) d	14.000 (trasporti eccezionali) d
Attracchi industriali Cremona (via Po)	81.752 (gas) s	42.052 (gas) s
Banchina Pontelagoscuro (via Po)	—	585 (trasporti eccezionali)
Attracco Ostellato (idrovia ferrarese)	88.286 (ghiaia, argilla) s	96.000 (ghiaia, argilla) s
TOTALE	464.534	481.933
Attracchi privati sul Po (dati parziali)	1.570.410 (inerti del Po)	1.534.480 (inerti del Po)

s = salita (verso l'interno); d = discesa (verso il mare)

Nel 2004 le merci trasportate sono state ~ 400.547 t e gli inerti del Po ~ 2.000.000 t

Armamento utilizzato:

per il Po e Fissero – Tartaro – Canalbianco quasi esclusivamente convogli a spinta, mediamente in numero di 6/8 (un convoglio è costituito da spintore più chiatta) con portata media 1000/1200 t; per l'idrovia ferrarese n. 2 fluviomarittime con portata media 1300t; per gli inerti del Po mediamente 35/40 motonavi/motodraghe con portate variabili da 100 a 400 mc.