

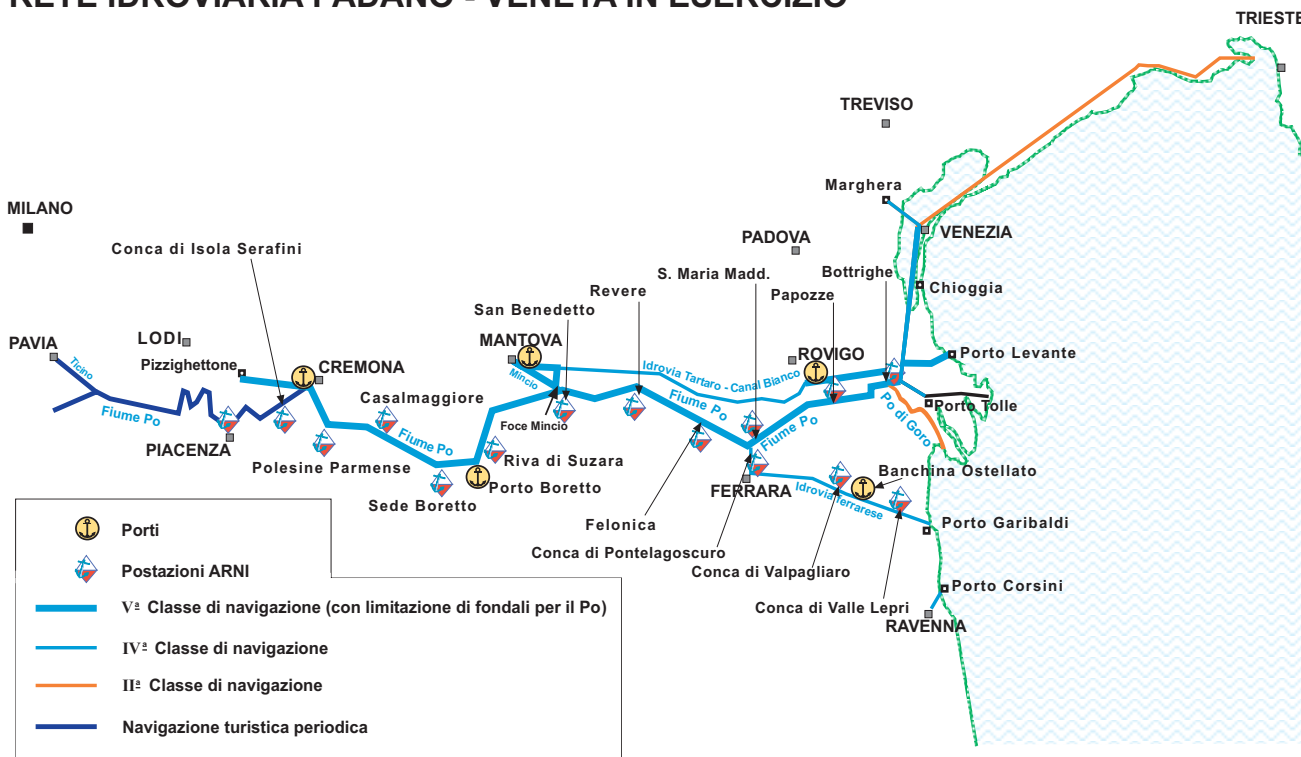
## RETE IDROVIARIA PADANO - VENETA

### I trasporti merci e persone nel 2003

#### La Rete Idroviaria padano-veneta

La rete Idroviaria padano-veneta di navigazione interna, che ha una estensione di oltre 800 Km, è imperniata sul fiume Po (da Pavia al Mare Adriatico) e su una serie di acque interne ad esso collegate (canale Fissaro-Tartaro-Canalbianco, Idrovia ferrarese, Po-Brondolo, Litoranea Veneta). Il trasporto merci sul Po e i Idrovie collegate si svolge su Km. 564.

#### RETE IDROVIARIA PADANO - VENETA IN ESERCIZIO



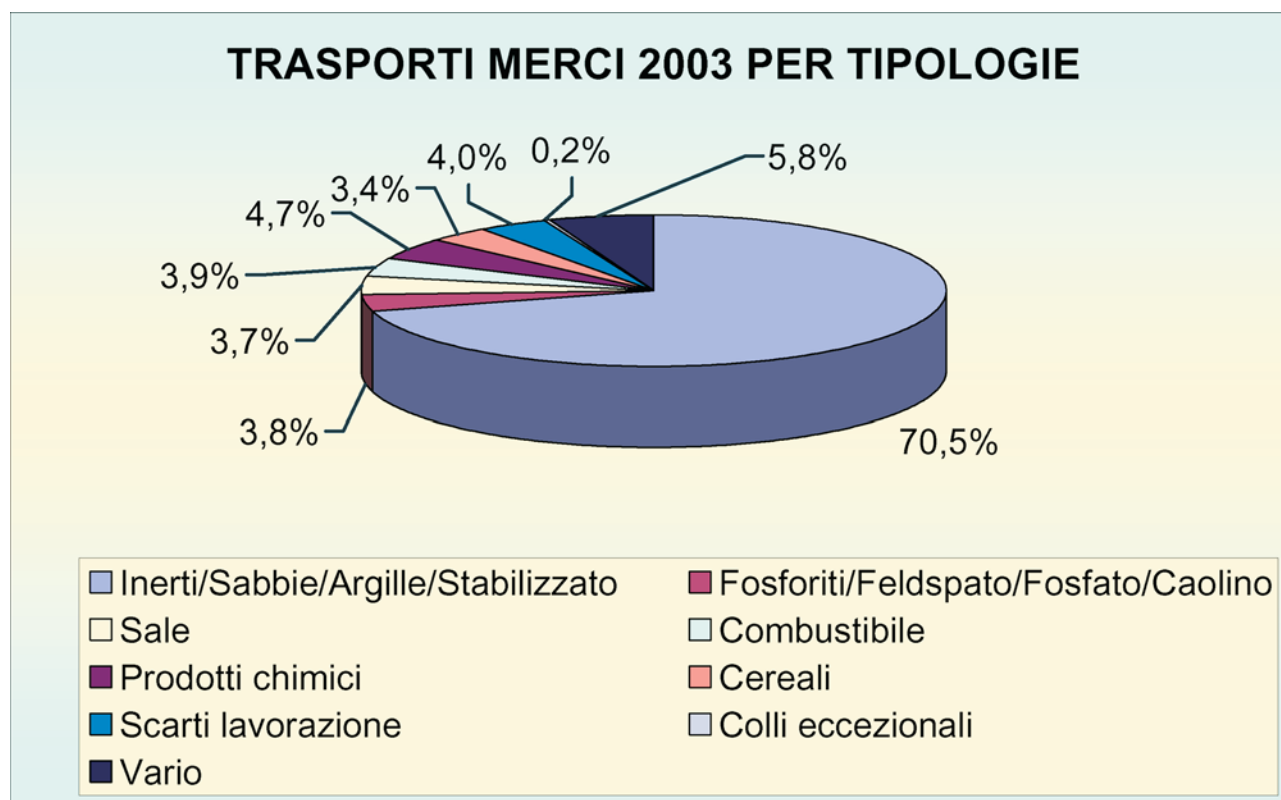
#### Le caratteristiche

**Il fiume Po è a corrente libera.** Pertanto il suo utilizzo ai fini della navigazione (merci, persone) dipende dalla misura dei fondali (oscillanti nel corso dell'anno), dalle attività di monitoraggio e di manutenzione (dragaggio, ecc.) del canale navigabile. Giornalmente l'ARNI effettua, grazie ai 10 punti fissi che ha sul fiume, il monitoraggio dei fondali lungo tutta l'asta fluviale ed emette un bollettino che va su supporto cartaceo e su internet ([www.arni.it](http://www.arni.it)). Nell'anno 2003 si sono avuti i fondali in tabella che sono raffrontati con la portata delle navi merci. In tabella è riportata altresì la media dei fondali nel periodo 1994-2003.

Il trasporto infra fiume è effettuato con motonavi, mentre nei trasporti fiume/mare/fiume si utilizzano prevalentemente convogli costituiti da spintori e chiatte. Nel Po di Levante e nell'Idrovia ferrarese, data la stabilità dei fondali superiori a 3.00 m, arrivano le navi fluvio-marittime.

### Trasporto merci 2003 per tipologie di merci

Tipo merci	Tonnellate	%
Inerti/sabbie/argille/stabilizzato	2.229.233	70,5
Fosforiti/Feldspato/Fosfato/Caolino	119.463	3,8
Sale	116.250	3,7
Combustibile	123.938	3,9
Prodotti chimici	149.275	4,7
Cereali/Sfarinati	106.000	3,4
Scarti lavorazione ferro	126.183	4
Colli eccezionali	6.790	0,2
Vario	184.378	5,8
<b>Totali</b>	<b>3.161.510</b>	<b>100</b>



C'è la preponderanza del trasporto di inerti, sabbie, argille, stabilizzato, prodotti chimici e di scarti di lavorazione di industrie siderurgiche. Rispetto al 2002 c'è un calo del trasporto nel comparto delle sabbie ed un aumento del trasporto di sfarinati, combustibile, fosforiti e sale.

Fondali 2003 <sup>2</sup>		Fondali 1994/2003		Portata navi(tonn.)	
Metri	gg/anno	Metri	gg/anno	Navi IV	Navi V
2,50	39	2,50	141	1.300	1.800
2,00	93	2,00	254	1.000	1.300
1,80	194	1,80	298	850	1.150
1,60	279	1,60	331	750	950

Le navi dei cavatori (coloro che effettuano il trasporto di inerti lungo l'asta fluviale del Po) richiedono fondali di circa 2,50 metri a pieno carico. Il carico diminuisce con il diminuire dei fondali.

Per il trasporto di persone:

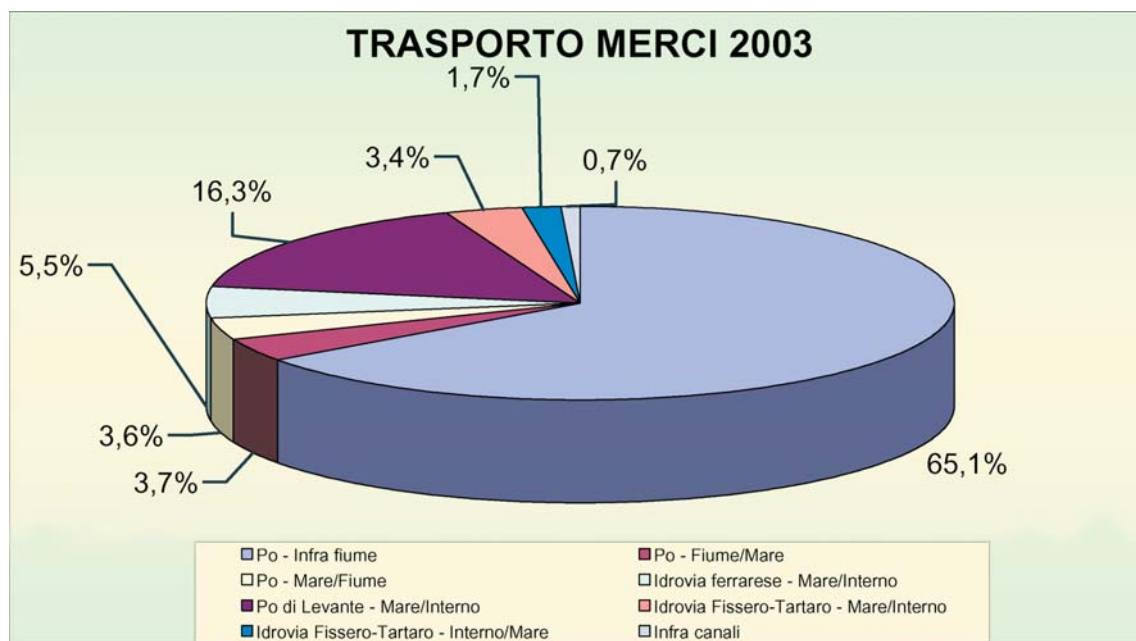
- le navi da crociera richiedono fondali da 1,20 a 1,40 metri;
- le navi turistiche richiedono fondali da 1,00 a 1,20 metri;
- le navi turistiche costruite appositamente per fiumi a corrente libera richiedono fondali da 0,60 a 0,80 metri.

### Il trasporto merci nel 2003

Nel 2003 nella Rete Idroviaria padano-veneta (Po, Idrovia ferrarese e Idrovia Fissaro -Tartaro) il trasporto di merci è stato di 3.161.510 tonnellate. Questi dati sono forniti dagli operatori economici e da soggetti pubblici, incrociati con i dati dei passaggi nelle conche di navigazione ed elaborati dall'ARNI.

### Trasporto merci 2003 per quantità e zone

Percorso	tonnellate	%
<b>Po</b>		
Infra fiume	2.057.590	65,1
Fiume/mare	118.139	3,7
Mare/fiume	112.938	3,6
<b>Idrovia ferrarese</b>		
Mare/interno	173.075	5,5
<b>Po di Levante</b>		
Mare/interno	516.645	16,3
<b>Idrovia Fissero/Tartaro</b>		
Mare/Interno	106.000	3,4
Interno/Mare	55.000	1,7
<b>Infra canali</b>		
	22.123	0,7
<b>Totali</b>	<b>3.161.510</b>	<b>100</b>



<sup>1</sup> I dati dei fondali riguardano l'intero tratto navigabile del Po. Nei singoli tratti infra fiume i fondali sono più elevati.

<sup>2</sup> Nel 2003 si è verificata, nel periodo primaverile-estivo, una magra tra le più accentuate degli ultimi 60 anni.

## Trasporto merci 2003 (situazione complessiva)

Merchi trasportate	3.161.510	Tonnellate
Porti (Cremona, Mantova, Rovigo)	3	Numero
Banchine (Boretto, Casalmaggiore, Ferrara)	3	Numero
Attracchi privati	32	Numero
Operatori economici	29	Numero
Mezzi utilizzati	27 navi fluviali + 2 navi fluvio-marittime+ 8 spintori + 19 chiatte	Numero

### Il trasporto di persone nel 2003

Utilizzando lo stesso metodo, le fonti degli operatori del settore e istituzionali l'ARNI ha elaborato i dati riguardanti la situazione turistico-fluviale del 2003. Da questi dati si evince che:

- i 14 operatori turistici, che hanno utilizzato 45 navi, hanno trasportato circa 130.000 turisti;
- gli attracchi turistici sul fiume rilevati sono stati 62, con 3.800 imbarcazioni attraccate. 43.000 persone (oltre i 130.000 trasportati dagli operatori turistici) hanno utilizzato questi attracchi.
- il totale delle persone trasportate è uguale a 173.000

Le attività turistiche riguardano tutta l'asta del fiume:

- crociere settimanali da Cremona a Venezia e viceversa. Le navi in attività sono 4 e hanno trasportato circa 10.000 turisti;
- mini crociere giornaliere (o plurigiornaliere) su tutta l'asta del fiume;
- operatori che danno in affitto house boat e altre imbarcazioni.

### Considerazioni

Alla luce di questi dati e di altre conoscenze si possono fare le seguenti considerazioni:

- il trasporto merci nel 2003, rispetto al 2002, ha avuto un incremento del 5,19 %, quello di persone un incremento del 7,5 %. Questi dati sono molto significativi pur in presenza della magra che ha interessato il fiume in primavera/estate;
- il trasporto di 3.171.510 tonn. corrisponde a 117.093 camion;
- le tipologie di merci trasportate sono pressoché analoghe a quelle trasportate nei maggiori fiumi europei;
- il Po, fiume a corrente libera, ha le stesse condizioni di navigabilità dei maggiori fiumi europei nei tratti in cui questi ultimi sono a corrente libera;
- il trasporto sul Po (fiume a corrente libera), rispetto ai trasporti sugli altri fiumi europei (fiumi bacinizzati) sconta costi più elevati in quanto è necessaria una prima rottura di carico in più, da trasporto marittimo a trasporto fluviale, considerato che non possono essere utilizzate le navi fluvio-marittime, e, in genere, una seconda rottura di carico in più nel porto di arrivo, dato che le attività economiche sono distanti dal fiume;
- queste rotture di carico rendono il trasporto fluviale non competitivo con quello stradale e ferroviario che, peraltro, godono di benefici maggiori rispetto al trasporto fluviale. Il Consiglio regionale dell'Emilia-Romagna ha recentemente approvato e inviato alle Camere una proposta di progetto di legge nella quale sono chieste condizioni di favore e agevolazioni per il trasporto fluviale e attività connesse;
- sono necessarie, proprio adesso che sono partiti grandi investimenti nelle infrastrutture fluviali, agevolazioni di "parte corrente" a favore di tutti gli operatori del trasporto fluviale. Senza queste agevolazioni gli investimenti non daranno i frutti sperati.

**Il Presidente dell'ARNI**

**Dott. Girolamo Ielo**