



**ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO
DELLA NAVIGAZIONE INTERNA**

2, VIA DANTE - PALAZZO DELLA BORSA - 16121 GENOVA

Tel.-Fax + 39 010 55 333 05
presidenza@aidni.it
website www.aidni.it

IL PRESIDENTE

Avv. Massimiliano Grimaldi

Genova, 22 febbraio 2021

ON.LE

IX COMMISSIONE TRASPORTI

CAMERA DEI DEPUTATI

com_trasporti@camera.it

pc

Preg.mi Ministri

- | | |
|--|------------------------------------|
| - delle infrastrutture e dei trasporti | segreteria.ministro@mit.gov.it |
| - dello Sviluppo economico | segreteria.ministro@mise.gov.it |
| - della Economia e delle finanze | caposegreteria.ministro@mef.gov.it |

pc

Preg.mi Presidenti delle Regioni Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia

segreteria_presidente@regione.lombardia.it presidenza@regione.veneto.it

segreteriapresidente@regione.emilia-romagna.it presidente@regione.fvg.it

Esame in sede consultiva della Proposta di PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E

RESILIENZA (PNRR)

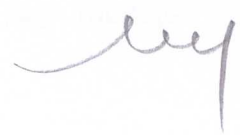
- Memoria scritta -

Si fa seguito alla email datata 17 febbraio 2021 della Segreteria di codesta On.le Commissione.

La scrivente Associazione Italiana di Diritto della Navigazione Interna,

PREMESSO CHE

1. La Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), trasmessa dal Governo al Parlamento il 15 gennaio 2021, rappresenta un ulteriore passo verso la compiuta definizione del Piano che dovrà essere predisposto dall'Italia entro il 30 aprile 2021 per accedere ai fondi di Next Generation EU (NGEU), il nuovo strumento dell'Unione europea per la ripresa che integra il Quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027.
2. Il PNRR si articola in **6 Missioni**, che a loro volta raggruppano **16 Componenti**, funzionali a realizzare gli obiettivi economico-sociali definiti nella strategia del Governo.
3. La Missione 2 e la Missione 3 risultano riguardare rispettivamente la materia della **"Rivoluzione verde e transizione ecologica"** e la materia delle **"Infrastrutture per una mobilità sostenibile"**.
4. Con riguardo alla **Missione 2**:
 - a) nell'*Assessment of the final national energy and climate plan of Italy* - **Valutazione del piano nazionale per l'energia e il clima definitivo dell'Italia** adottato dalla Commissione il 14 ottobre 2020 (**SWD(2020)911 final**) sono stati espressi specifici indirizzi ai fini della redazione del PNRR italiano, tra i quali quello della adozione di misure e investimenti per sviluppare trasporti sostenibili, comprese le infrastrutture.
 - b) gli Atti di indirizzo parlamentare hanno impegnato il Governo ad attuare politiche per lo sviluppo e la valorizzazione della mobilità sostenibile, anche ai fini della riduzione dell'inquinamento dell'aria.
5. Con riguardo alla **Missione 3**, che mira a completare entro il 2026 un sistema infrastrutturale moderno e sostenibile dal punto di vista ambientale:
 - a) la Proposta di PNRR stanZIA una quota di risorse per la specifica componente riguardante lo sviluppo e la valorizzazione della intermodalità e della logistica integrata.



b) tra i sette "obiettivi faro" sui quali la Commissione europea invita i Paesi a concentrare i progetti (c.d. "European flagships") rientrano, tra l'altro, i progetti vertenti sulla accelerazione dell'uso di un trasporto sostenibile e intelligente.

c) con la risoluzione sulla NADEF 2020, Camera e Senato hanno impegnato il Governo ad utilizzare le risorse del Recovery Plan europeo per affrontare i nodi strutturali del Paese attuando un vasto programma di riforme e di investimenti pubblici per accelerare la transizione ecologica nonché a perseguire gli obiettivi del *Green deal europeo* con la decarbonizzazione dei trasporti e con interventi di completamento delle opere infrastrutturali, anche valorizzando l'intermodalità trasportistica e la logistica integrata.

d) con specifico riguardo alla componente della intermodalità e della logistica integrata, la Proposta di PNRR attribuisce particolare rilievo alla necessità di completamento dei collegamenti TEN-T con i porti anche dell'alto Adriatico.

6. Rispetto ai suddetti obiettivi delineati dalle Missioni 2 e 3, la Proposta di PNRR presenta una grave carenza, poiché essa ha completamente dimenticato lo sviluppo e la valorizzazione delle infrastrutture funzionali al trasporto di merci e passeggeri per idrovie interne e per vie fluvio-marittime, infrastrutture che meritano invece di essere implementate e completate proprio in considerazione della comprovata maggiore sostenibilità ambientale di tale modalità di trasporto rispetto ad altre modalità (ad esempio, rispetto al trasporto stradale) e della necessità di una catena intermodale e di una logistica integrata maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale.

Segnatamente, la Proposta di PNRR risulta **non trattare affatto** il tema delle infrastrutture funzionali al trasporto di merci e passeggeri per idrovie interne e per vie fluvio-marittime ed il correlato tema concernente il completamento delle opere infrastrutturali riguardanti il *Sistema idroviario padano-veneto*.

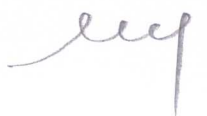
7. La suddetta grave carenza della Proposta di PNRR risulta macroscopica se si considera che:

a) la realizzazione del Sistema idroviario padano-veneto è stata dichiarata "**di preminente interesse nazionale**" dalla legge 29.11.1990, n. 380 "Interventi per la realizzazione del Sistema idroviario padano veneto."

b) la legge 27.01.2000, n. 16 "*Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale, con annessi, fatto a Ginevra il 19 gennaio 1996.*" include (vedasi l'Annesso alla legge) nella lista delle grandi vie

CODICE FISCALE 95181220104

Atto costitutivo registrato il 30.03.2015 al n. 1879



navigabili di importanza internazionale l'attuale percorso su cui si sviluppa il Sistema idroviario padano veneto e il canale MILANO – PO (numero di via navigabile E91), che ne costituisce il completamento e che tuttavia risulta ad oggi NON realizzato.

c) il Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che ha istituito il meccanismo per collegare l'Europa, colloca nell'ambito del Corridoio Mediterraneo, tra le "Sezioni individuate in via preliminare compresi i progetti", la Sezione "Vie navigabili interne" **MILANO – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste**;

d) il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, annovera i porti interni di Cremona e Mantova nella rete centrale (rete core) TENT-T.

e) il vigente **PIANO NAZIONALE STRATEGICO DELLA PORTUALITA' E DELLA LOGISTICA** sottolinea che:

e.1. il sistema idroviario (fluvio-marittimo) padano-veneto *"è stato inserito nella nuova rete prioritaria TEN-T. Sono stati riconosciuti porti "core fluviali" sia i porti interni di Mantova e Cremona, sia i porti marittimi di Venezia, Trieste e Ravenna; col secondo regolamento del "Connecting Europe Facility" è stata riconosciuta l'intera connessione fluvio-marittima che **da MILANO, in prospettiva, raggiunge l'Adriatico come sezione del Corridoio Prioritario Mediterraneo.**"*

e.2. il Sistema idroviario padano-veneto dovrà essere implementato estendendo le condizioni di piena navigabilità 365 giorni/anno fino a Cremona **e in successiva fase fino a MILANO.**

e.3. è ormai consolidato l'utilizzo della modalità idroviaria e fluvio-marittima per il trasporto di carichi eccezionali (project cargo) destinati all'imbarco su navi heavy-lift in partenza dal porto di Venezia.

e.4. **il Sistema idroviario padano-veneto, grazie al suo previsto completamento sino a MILANO attraverso la realizzazione del canale Pizzighettone-Milano, consentirà di collegare al meglio il tessuto produttivo lombardo, ovvero una delle regioni manifatturiere più importanti d'Europa, ai porti commerciali del mare Adriatico (Venezia, Ravenna, Trieste) con l'offerta di collegamenti fluvio-marittimi, con conseguente sviluppo dell'economia del territorio ed incremento dei livelli occupazionali.**

e.5. la AZIONE 3 *"Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra."* (del Piano), la quale ha come obiettivo il "Miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri", prevede, al paragrafo 3.6., la adozione di *"Misure per la promozione e lo sviluppo dei*



collegamenti fluvio-marittimi per l'inoltro terrestre delle merci rinfuse e unitizzate in arrivo e partenza dai porti Adriatici".

e.6. la AZIONE 5 "Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri" prevede, al paragrafo 5.2., **la definizione di Progetti anche sulle reti idroviarie nazionali**, per aumentare la accessibilità nazionale ed internazionale dei porti italiani.

f) il decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n.157, e, segnatamente, il suo articolo 53, comma 5-*bis*, ha stanziato 12 milioni di euro sul triennio 2020-2022 per la valorizzazione con carattere di straordinaria necessità e urgenza del trasporto di merci per vie navigabili interne e vie fluvio-marittime, ai fini del miglioramento ambientale e dello sviluppo di forme più sostenibili di trasporto di merci, da realizzarsi anche attraverso lo spostamento modale delle merci stesse.

f1) il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti datato 29 ottobre 2020, n. 476, ha sottolineato che gli aiuti introdotti dal predetto decreto-legge n.124/2019 rispondono, per l'appunto, agli urgenti bisogni di coordinamento dei trasporti tra modalità ambientalmente sostenibili e di correlato sviluppo di una intermodalità e logistica integrata più sostenibili.

8. La suddetta grave carenza che connota la Proposta di PNRR deve, pertanto, essere colmata.

Tutto ciò premesso e sul presupposto che codesta On.le Commissione possa condividere i contenuti della presente memoria, la scrivente Associazione

CHIEDE

che codesta On.le Commissione:

1. impegni il Governo (i) ad inserire nelle pagine descrittive della componente "*Intermodalità e logistica integrata*" della **Missione 3** del PNRR (M3C2) uno specifico paragrafo sul ruolo centrale del trasporto di merci e passeggeri per idrovie interne e per vie fluvio-marittime alla luce della sua pacificamente riconosciuta spiccata sostenibilità ambientale e (ii) ad indicare, in tale ambito, tra gli obiettivi prioritari, il completamento del Sistema idroviario padano-veneto attraverso la costruzione del canale navigabile Pizzighettone – Milano.



2. impegni correlativamente il Governo ad inserire il completamento del Sistema idroviario padano-veneto attraverso la costruzione del canale navigabile Pizzighettone – Milano tra gli interventi da finanziare con le risorse stanziare sulla Missione 3.

La Associazione resta a disposizione di codesta On.le Commissione e del Governo.

Corradi Roberto,


Massimiliano Grimaldi