



UNIONE NAVIGAZIONE  
INTERNA ITALIANA

Via Banchina  
dell'Azoto 15/d  
30175 MARGHERA  
(VE)

Tel.e Fax  
(041) 92.51.19  
unii@libero.it  
Cod. Fiscale 80010560276

---

Prot.63/2021

Venezia, 1 marzo 2021

Gentilissimo  
On.le IX Commissione Trasporti  
Camera dei Deputati  
[com\\_trasporti@camera.it](mailto:com_trasporti@camera.it)

Gentilissimi  
Ministri  
delle infrastrutture e dei Trasporti  
[segreteria.ministro@mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@mit.gov.it)

dello Sviluppo Economico  
[segreteria.ministro@mise.gov.it](mailto:segreteria.ministro@mise.gov.it)

dell'Economia e delle Finanze  
[caposegreteria.ministro@mef.gov.it](mailto:caposegreteria.ministro@mef.gov.it)

Gentilissimi Presidenti delle Regioni  
Lombardia  
[segreteria\\_presidente@regione.lombardia.it](mailto:segreteria_presidente@regione.lombardia.it)

Veneto  
[presidenza@regione.veneto.it](mailto:presidenza@regione.veneto.it)

Emilia Romagna  
[segreteriapresidente@regione.emilia-romagna.it](mailto:segreteriapresidente@regione.emilia-romagna.it)

Friuli Venezia Giulia  
[presidente@regione.fvg.it](mailto:presidente@regione.fvg.it)

e p.c.

Presidenza Intesa Interregionale per la  
Navigazione interna  
Regione Emilia Romagna



UNIONE NAVIGAZIONE  
INTERNA ITALIANA

Via Banchina  
dell'Azoto 15/d  
30175 MARGHERA  
(VE)

Tel.e Fax  
(041) 92.51.19  
unii@libero.it  
Cod. Fiscale 80010560276

---

**OGGETTO: Osservazioni UNII al Documento di Aidni, Avv. Massimiliano Grimaldi  
“Esame in sede Consultiva della Proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)”**

Gentilissimi,

Dopo aver preso visione del documento di AIDNI inviatovi, e relativo ai contenuti pari all'oggetto, UNII con la Presente comunica di non sostenere tale Progetto come priorità, ma riconferma la sua posizione sul Programma generale da UNII redatto, relativo al completamento e al rilancio della Navigazione Interna, per trasporti sostenibili in previsione dell'accesso ai fondi Recovery Fund.

Per praticità inviamo in allegato documento sopra citato

Grati per l'attenzione e a disposizione per un eventuale colloquio, ringraziamo e porgiamo i nostri migliori saluti.

Il Presidente UNII  
Dr. Roberto Rossetto



**U.N.I.I.**

**UNIONE  
NAVIGAZIONE  
INTERNA  
ITALIANA - Venezia**

## **Proposta**

**Programma di completamento e di rilancio della Navigazione Interna, per trasporti sostenibili in previsione dell'accesso ai fondi Recovery Fund.**

**La navigazione interna in Italia, occasione di sviluppo e rilancio economico nei settori del trasporto turistico e delle merci.**

**Novembre 2020**

## A. Navigazione interna Italiana: i due settori principali

### A1 Il sistema della navigazione interna come infrastruttura che ha caratteristica di valore ambientale-paesaggistico elevato con funzionalità turistiche, merci e di salvaguardia idraulica

Il tema del valore patrimoniale del Sistema Idroviario è quello meno conosciuto e spesso più ostico alla funzionalità della navigazione dell'attuale Sistema Idroviario. Esso svolge funzione paesaggistica, ambientale ed idraulica, sia in termini di regimazione delle acque che di bacino di approvvigionamento per l'irrigazione.

Non c'è nessun'altra infrastruttura di trasporto che ha anche funzione di salvaguardia del territorio, questo va sottolineato in quanto, mantenere in funzione la rete idroviaria, significa garantire anche la sua funzione di sicurezza idraulica per i territori correlati.

### A.2 Il settore passeggeri e turistico

Il principale progetto turistico idroviario è la dorsale *Locarno (Svizzera) -Milano-Venezia-Trieste, Koper (Slovenia)* sulla quale si articola un disegno territoriale che comprende: Milano e i Navigli connessi con l'asta del Po che da Pavia e Piacenza si relaziona con Cremona, Mantova, Ferrara, Rovigo con il Sistema idroviario Mantova-Adriatico: Fissero Tartaro Canalbianco nel tratto da Adria a Zelo attraversa una importante zona archeologica scoperta nella seconda metà del secolo scorso (Frattesina e Campestrin) i cui reperti sono conservati nei musei archeologici Nazionali di Adria e Fratta Polesine e nel Museo Grandi Fiumi di Rovigo.

L'ingresso meridionale del Sistema Idroviario Padano Veneto dall'Adriatico è costituito dall'Idrovia ferrarese che da Porto Garibaldi si estende per 70 Km attraversando un territorio ricco di risorse naturali (Parco del Delta del Po) e storico culturali (Siti UNESCO, Comacchio, Ferrara, ecc.). A sua volta l'idrovia Ferrarese può connettersi ad altre vie navigabili o potenzialmente tali, di rilevanza provinciale come i canali Burana e Primaro, nonché ad un sistema di piste ciclabili che trovano naturale sede nelle strade costeggianti le vie d'acqua (strade alzaie).

Nella Laguna Veneta si innerva un ulteriore sistema che collega Chioggia a Venezia e Venezia a Padova attraverso la Riviera del Brenta per arrivare anche sino a Battaglia Terme, sede del più importante Museo Europeo sulla Navigazione Interna. Altro itinerario è quello del fiume Sile che arriva a Treviso. Dalla Laguna di Venezia attraverso il Canale Silone, inizia l'idrovia Litoranea Veneta che con le sue diramazioni, collega i fiumi Sile, Piave e Livenza per raggiungere poi la laguna di Caorle e attraverso il Tagliamento la laguna di Marano e Grado, quindi la foce dell'Isonzo per raggiungere Monfalcone e Trieste.

Questo sistema collega oltre 20 milioni di persone, attraversa o lambisce una decina di siti Unesco, naviga la storia millenaria del nostro Paese, tutto nelle quiete e nel silenzio dei fiumi e quando si sbarca per visitare i luoghi si procede a piedi o in bici. Un turismo responsabile, verde e lento guidato e attento alle nuove conoscenze.

Vi sono poi altri grandi sistemi e bacini turistici connessi alla navigazione interna quali il delta del Po e la costa emiliano-romagnola, il sistema Pisa-Navicelli-Arno, i laghi Bolsena e Trasimeno fino al sistema del Tevere.

L'adeguamento infrastrutturale è un elemento necessario anche per le connessioni con le ciclovie (per esempio la ciclabile "VENTO" Venezia-Torino) e, attraverso la provincia di Ferrara e Rovigo la ciclovia Adriatica quale dorsale costiera, la ciclovia del Sole Verona-Firenze, la Via del Mare (Rovigo-Bibione) e le ciclovie internazionali e interregionali Eurovelo 8 (Cadice-Atene), spesso tra loro interconnesse con altrettanto importanti, a livello locale, percorsi ciclabili come ad esempio l'Adige Po e le infrastrutture turistiche di terra. Su questo versante le linee strategiche condivise prevedono di ottimizzare le risorse e promuovere la navigazione turistica connettendo i bacini, oggi serviti, come quello dei Laghi, del Po, della Laguna veneta, del Delta fino all'Idrovia Ferrarese e a Ravenna che rappresentano un potenziale enorme di sviluppo di traffici

e di offerta oggi non adeguatamente sfruttati in quanto i servizi sono molto locali e segmentati. L'adeguamento infrastrutturale è necessario quindi, affinché ai servizi di piccola dimensione possano far seguito anche le motonavi albergo di maggiore dimensione e collegare il grosso bacino marittimo dell'Adriatico con tutto il sistema interno fino al raggiungimento del Navigli milanesi.

### **A.3 Il settore trasporto merci, la logistica fluviale e la funzione di retro-porti marittimi**

Al progetto turistico, nella visione del Sistema Idroviario a "geometria variabile", si "sovrappone" o meglio si integra anche l'aspetto commerciale-merci, ovvero il grande Sistema delle vie d'acqua quale infrastruttura al servizio dell'area industriale e zootecnica più sviluppata d'Italia: l'intera Pianura Padana.

L'idea è semplice: una grande Y, l'asta lunga è il fiume Po e il Sistema Idroviario, che vede i Porti interni di Piacenza e Cremona, nonché il porto di Mantova e l'Interporto di Rovigo, mentre i Terminal Adriatici sono i Porti "lagunari" di Venezia e Chioggia e il Porto fluviomarittimo di Ravenna, che attraverso l'accesso fluviale di Porto Garibaldi riadattato ai maggiori flussi commerciali, potrà costituire un ingresso conveniente e veloce al sistema di navigazione interna.

Il tema delle alternative del trasporto su strada è indifferibile nell'area padana, sia per i volumi di traffico presenti nelle autostrade, e relative esternalità inquinanti, sia per la fragilità delle infrastrutture della rete (ponti, viadotti ecc.), sia per la tipologia dei trasporti: eccezionali e pericolosi.

Va infatti ricordato l'alto livello di sicurezza e di riduzione delle emissioni del trasporto via acqua rispetto a quello su strada.

Per le merci, il Programma CEF, considera prioritario il percorso dal Piemonte fino all' Adriatico, il quale, assieme al canale Truccazzano (Milano)-Cremona, fa parte della Rete Principale Trasporti (Core Network).

#### **Dati sintetici generali di utilizzazione del sistema navigazione interna**

**Passeggeri: (compresi turistici): bacini lagunari (VE 135milioni) e lacuali per 9 milioni per un totale di 144 mil.**

**Diportismo nelle acque interne e lagunari connesse: stima passeggeri trasportati circa 1 mil. Non esistono a questo proposito dati nel Conto Naz. Trasporti che dettagli questa presenza sui fiumi e sui laghi.**

**Merci circa 3 milioni di ton anno medi negli ultimi anni.**

**Le statistiche del conto nazionale dei trasporti, per difficoltà di rilevazione, riportano solo una parte dei volumi di traffico esistenti (non si tiene conto dei traffici della laguna veneta e degli inerti lungo l'asta del Po).**

**Rimarchevole risulta il ruolo delle via d'acque interne per i trasporti eccezionali che ingombrano le strade, servizio di cui abbisogna una potente area produttiva del Paese, dove si realizzano manufatti meccanici che per ragguardevolezza dei pesi ed impegno delle dimensioni, non possono essere trasportati né su strada, né su ferrovia, mentre la via fluviale è l'unica che gli permette di raggiungere i porti marittimi dove sono imbarcati su navi oceaniche verso i cantieri di definitiva destinazione, che nella quasi totalità dei casi sono locati in aree assai lontane (Africa, Asia, Americhe).**

## **Sistema della navigazione interna: alcuni elementi**

La rete comprende il Canale artificiale Mantova-Adriatico, una parte del Fiume Po, da Casale Monferrato al Mare, la Litoranea Veneta, l'Idrovia Padova Venezia, ed i Fiumi in Regione Veneto, ove navigabili, nonché i canali Ferraresi fino al mare, oltre ai distretti industriali, attraversa aree di buon pregio ambientale, Siti Unesco, che unite ai centri storici delle città lambite o attraversate, rappresentano una opportunità turistica già frequentata, ma con potenzialità enormi per i territori di pertinenza.

I porti per le merci sono oltre 30 (tra pubblici e privati) ai quali vanno affiancati oltre un migliaio tra porti, approdi dedicati alla navigazione turistica e diportistica che non sono contabilizzati nel conto nazionale dei trasporti.

Le infrastrutture della navigazione interna, sia per le merci che turistiche, funzionano come "retro porti" dei porti marittimi inserendosi a ridosso dei centri logistici ed avvicinando l'utenza ad un sistema di trasporto maggiormente sostenibile rispetto a quello della strada, nel tentativo di ridurre il trasporto delle merci su gomma a cosiddetto "ultimo chilometro".

Alla rete già descritta va aggiunta quella regionale che permette il transito di natanti e diportismo turistico con alcune altre migliaia di km, compresi anche i laghi, l'idrovia toscana e del Tevere che pur avendo segmenti limitati hanno una significativa importanza per i distretti industriali connessi o il sistema della mobilità turistica metropolitana.

Il recupero del fiume Tevere dal centro di Roma al mare, è importante nel trasporto di persone verso l'aeroporto di Fiumicino e per la grande valenza turistica che esso riveste per l'area attraversata, fino all'approdo di Ostia Antica. Le opere necessarie a permettere l'uso di tale tratto fluviale sono modeste e realizzabili in tempi assai rapidi (perlopiù trattasi di dragaggi di alcuni punti).

Nel panorama dei tratti minori, un cenno particolare lo merita il canale dei Navicelli, un tratto di acque interne di IV<sup>a</sup> classe CEMT che collega il porto di Livorno con il porto interno di Pisa, attualmente utilizzato per la movimentazione di alcune merci dai cantieri presenti sull'asta, ma potrebbe svolgere un ruolo molto più significativo per la navigazione fluvio-marittima, anche a livello turistico.

Non trascurabile il ruolo che potrebbe svolgere per l'incremento della navigazione turistica l'Arno, dalla sua foce per un lungo tratto verso Firenze, dove il principale intervento da realizzare è rappresentato dall'armamento della foce e dove il Parco naturale Migliarino San Rossore Massaciuccoli è una considerevole attrazione turistica.

Nel tratto orientale della pianura padana, l'intervento sull'Idrovia ferrarese e i suoi accessi al Po e al mare costituisce un'importante occasione per favorire la fruibilità di un territorio dalle forti potenzialità turistiche, coadiuvando contemporaneamente progetti finalizzati alla messa in sicurezza idraulica del territorio e alla razionalizzazione nella gestione delle acque interne, in particolare di quelle del fiume Po che costituisce la principale risorsa anche per gli approvvigionamenti idrici per l'agricoltura.

La rete è anche collegata ad acque internazionali europee come classificato dalla legge 16/2000.

### **A.4 Aggiornamento della Programmazione**

Come noto il piano della Navigazione Interna del nord Italia è stato redatto alla fine del primo decennio ed approvato dal Coordinamento nel 2010-2011 e contiene informazioni e visioni strategiche caratterizzate da quel periodo.

L'importante strumento era stato predisposto in aggiornamento al Piano poliennale della Navigazione Interna del 1987 base per la legge 380/90.

Risulta evidente che il quadro strategico ha la necessità di avere un aggiornamento di fronte alle nuove dinamiche economiche, dei trasporti ed ambientali e, soprattutto, a causa delle nuove programmazioni comunitarie e statali che sollecitano opportunità. Di seguito la sintesi dei principali temi da aggiornare.

## A.5 Costi-Benefici

La navigazione interna merci e passeggeri è il mezzo di trasporto più sostenibile e capace di concorrere al raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'ambiente e della comunità europea. Tali obiettivi, prevedono:

- riduzione del 60%, entro il 2050, delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dai trasporti rispetto ai livelli del 1990 come da REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013,

- trasferimento del 30%, entro il 2030, del trasporto merci su strada con percorrenze superiori a 300km verso altri modi di trasporto,

- entro il 2050 questa percentuale dovrebbe superare il 50% REGOLAMENTO (UE) N. 1316/2013.

In tali regolamenti si evidenziano come gli obiettivi dichiarati devono essere raggiunti anche con lo sviluppo della navigazione interna e costiera.

Nel caso della Valle Padana, per ogni milione di tonnellate trasportate via acqua dal mare Adriatico al suo centro (es. Mantova o Cremona) si producono esternalità positive in termini socio-economici ed ambientali che fanno risparmiare ai territori attraversati, secondo la contabilità della UE, circa **8 milioni di euro**.

Lo Work Plan del Corridoio Mediterraneo prevede la potenzialità e la risoluzione dei colli di bottiglia per la navigazione interna.

## A.6 Completamento infrastrutturale e risoluzione colli di bottiglia

**La navigazione sulla rete è limitata dalla presenza di ponti bassi di Arquà Polesine (ferroviario) e di Zelo stradale sul canale Mantova mare e dai bassi fondali del fiume Po. Dal punto di vista dell'adeguamento infrastrutturale occorre riprendere i lavori incompiuti e la rimozione dei colli di bottiglia che da alcuni decenni sono ancora esistenti, garantendo quindi maggiori portate e tiranti d'aria agevolando ulteriormente il trasporto.**

Questi colli di bottiglia sono ancora più gravi di fronte alle tendenze finalmente emergenti dell'utilizzazione della via d'acqua con i carichi eccezionali che richiedono non solo particolare profondità d'acqua ma soprattutto tiranti d'aria adeguati.

Il crollo dei ponti stradali di Lecco e Genova hanno ricordato severamente la necessità di spostare i traffici pesanti dalle infrastrutture fragili. Finalmente molti carichi eccezionali vengono trasferiti, almeno in parte, dalla strada alla via d'acqua.

Questo documento intende fornire uno scenario chiaro nel lungo periodo per il completamento di queste infrastrutture.

**Anche sul versante del sistema dei Navigli Milanesi o del Tevere vi sono necessità di nuove connessioni o risoluzioni di colli di bottiglia, anche se specificatamente per la dimensione turistica.**

## A.7 Ammodernamento piattaforme portuali interne ed integrazione con i porti marittimi

Alla pari di quello che avviene nel nord Europa da diversi decenni, la rete della navigazione interna rappresenta un sistema di adduzione-trasferimento verso i territori delle regioni retrostanti. I porti interni funzionano come "retro porti" dei porti marittimi inserendosi a ridosso dei centri logistici ed avvicinando l'utenza ad un sistema di trasporto maggiormente sostenibile rispetto a quello della strada.

In questa strategia, l'esperienza di navigazione fluviale e costiera ha permesso di evidenziare le opportunità di sviluppo di tale sistema a corto raggio che però permette anche di penetrare direttamente nelle regioni verso i mercati interni. Questo tema si connette anche a quello delle Autostrade del Mare e alle strategie

della comunità europea che sta sostenendo gli investimenti nei “corridoi” prioritari con la connessione con le vie d’acqua.

L’ammodernamento delle piattaforme portuali interne della rete è parte del sistema di logistica portuale marittima, in particolare per l’immagazzinamento e la movimentazione delle merci. Analoga prospettiva va considerata nel caso della navigazione turistica.

### **A.8 Innovazione tecnologica della flotta**

Anche sul versante dell’innovazione tecnologica sono stati fatti passi in avanti che permettono quindi di avviare strategie di adeguamento della flotta a fronte anche della nota espansione della rete telematica legata al RIS e delle innovazioni tecnologiche dei sistemi di comunicazione delle imprese. I sistemi già messi a disposizione dalle tecnologie avanzate tendono a robotizzare i processi ed avere sistemi di controllo telematico dell’assetto e del movimento delle imbarcazioni che permettono non solo di avere una maggiore efficienza di trasporto ma ridurre anche il personale a bordo. Questo diventa un elemento chiave sia per il trasporto delle merci ma anche di quello passeggeri - turistico che potrebbe essere così ridotto e ottimizzato.

L’adeguamento agli standard di navigazione interna europei passa necessariamente anche attraverso l’implementazione di sistemi tecnologici informativi **come il recepimento della direttiva RIS** in grado di supportare l’attività degli operatori rendendo gli spostamenti più sicuri ed efficienti, e quindi in definitiva maggiormente economicamente sostenibili.

Di fondamentale importanza è anche la predisposizione di una legge di finanziamento per la cantieristica fluviale, al fine di incentivare gli armatori ad investire nelle flotte moderne per merci e passeggeri, con particolare riferimento alle tecnologie che migliorano l’impatto ambientale.

In questo quadro occorre anche una nuova normativa di sperimentazione sulla “guida autonoma” e riduzione del personale di bordo.

### **A.9 Manutenzione straordinaria della rete**

La manutenzione straordinaria sulle idrovie è un problema strutturale che non deve penalizzare l’efficienza del trasporto bloccandolo o riducendolo nella portata e, alla fine danneggiando significativamente la modalità di navigazione. La realizzazione della manutenzione straordinaria per la risoluzione dei colli di bottiglia sui canali e sul PO è prioritaria e comprende l’adeguamento di infrastrutture e la riabilitazione di fondali.

### **A10 Adeguamento normativo e della classificazione della rete di navigazione**

Le novità normative e la necessità di semplificazione in tema di autorità portuali da un lato e dall’altro in riferimento al sostegno alla mobilità, impongono la necessità della riforma normativa includendo il recepimento della direttiva europea del RIS (River Information Services) e la revisione della classificazione e l’estensione della rete, includendo i percorsi turistici e passeggeri.

### **A.11 Formazione ed aggiornamento personale di bordo e della gestione di rete**

Altro tema importante da valorizzare è la formazione del personale di bordo e di gestione della rete. Sono temi importanti per una revisione delle tabelle di armamento e per generare un rinnovamento del personale abilitato a bordo ed a terra al fine di rendere il sistema più efficiente a costi ridotti.



## **A.12 Governance di sistema**

Una governance di sistema moderna ed efficace richiede che ogni attività abbia un ente responsabile in un quadro di coordinamento di piano strategico. A tale scopo è necessario redigere un Masterplan del Sistema fluviale ed organizzare un servizio a modello dello "Sportello UNICO" tra tutti gli enti competenti.

### **B. Programma delle azioni/opere per settori specializzati: trasporto merci, passeggeri e turistico**

#### **Criteri di proposta delle opere prioritarie:**

- realizzare prioritariamente opere di adeguamento e completamento della rete facenti parte del Corridoio Principale Mediterraneo con particolare riferimento ai colli di bottiglia;
- rendere funzionale la rete turistica e di trasporto passeggeri collegando i bacini lacuali e fluviali;
- collegare i maggiori bacini di origine destinazione delle merci e dei passeggeri oggi interrotti;
- effettuare integrazioni logistiche ed intermodali;
- compiere azioni ecosostenibili a più alta integrazione con il territorio e con la polifunzionalità (ciclovie, ippovie, parchi, ecc.) della rete.
- collegare gli approdi turistici sui fiumi e canali navigabili con le piste ciclabili esistenti o in fase di realizzazione.

In questo quadro uno dei maggiori problemi di cui oggi risente la navigazione interna è rappresentato dalla presenza di limitanti tiranti d'acqua come sul canale Mantova-Adriatico o su tratti chiave del PO (Piacenza-Cremona-Mantova-Ferrara-Rovigo) ma anche sulla Litoranea Veneta.

La pianificazione delle infrastrutture, legate al trasporto delle vie d'acqua interne, deve rispettare gli elementi di qualità paesaggistica naturale ed architettonica presenti lungo il corso dei fiumi, in maniera da garantire l'utilizzo delle vie d'acqua per tutti gli altri scopi tra cui quello turistico.

#### **Selezione delle attività urgenti per le quali accedere al Recovery Fund e quadro delle risorse: tabella delle opere, Tabella delle azioni.**

Elenco opere prioritarie da finanziare nel breve periodo in attesa di un programma sistematico ed organico al medio termine, imperniato sulla realizzazione di lotti funzionali autonomi, inseriti in un piano generale di potenziamento del sistema e suo efficientamento a breve.

#### **Tabella prioritaria delle Opere per rimozione colli di bottiglia:**

BACINO DEL SISTEMA	OPERE PREVISTE PROJECT LIST TENT	NUMERO INTERNAZ. VIA NAVIGABILI	TRATTO /RETE	TIPOLOGIA DI INTERVENTO	TIPO DI UTILIZZO MERCI PASSEGGERI LOGISTICA	COLLO DI BOTTIGLIA	ENTI DI RIFERIMENTO	LIVELLO DI APPROVAZIONE	COSTO IN MIL.€	PRIORITA'
A		E91-01	IDROVIA MANTOVA - ADRIATICO	Ponte Arquà Polesine	MERCI PASSEGGERI	Tirante aria	INTESA INTERREG	Definitivo	20,00	1
A	SI	E91-01	IDROVIA MANTOVA - ADRIATICO	Ponte di Rosolina	MERCI PASSEGGERI	Tirante Aria	INTESA INTERREG	Esecutivo	5,00	1
A		E91-01	IDROVIA MANTOVA - ADRIATICO	Zelo ed altri ponti	MERCI PASSEGGERI	Tirante aria	INTESA INTERREG	Definitivo	30,00	1
C		E91-01	IDROVIA MANTOVA - ADRIATICO	Sistemazione, completamento e collegamento a piste ciclabili degli 11 attracchi turistici esistenti	PASSEGGERI	Collegamento alle ciclabili e punto di rifornimento	PROVINCIA DI ROVIGO	Fattibilità	1,00	1
A	SI	E91-01	IDROVIA MANTOVA - ADRIATICO	Sviluppo banchine portuali Porto di Rovigo e relativi dragaggi	LOGISTICA		INTESA INTERREG		10,00	1
C		E91	FIUME PO PONTEL AGOSCURO - VOLTA GRIMANA	Sistemazione completamento e collegamento alle piste ciclabili dei 16 attracchi turistici esistenti	PASSEGGERI	Collegamento alle ciclabili e ai punti di rifornimento	PROVINCIA DI ROVIGO	Fattibilità	1,50	1
A		E91-04	IDROVIA FERRARESE	Integrazione del sistema idroviario Connessioni, canali navigabili, approdi, rete ciclabili, siti UNESCO e aree interne	PASSEGGERI		PROVINCIA FERRARA	Fattibilità	20,00	1
A	SI	E91	FIUME PO CREMONA - FOCE MINCIO	Sistemazione dell'alveo a corrente libera con obiettivo di fondali a V classe per 300 gg anno. Prima fase di manutenzione straordinaria opere esistenti e dragaggio straordinario.	MERCI PASSEGGERI	Tirante acqua	INTESA INTERREG	Definitivo	50,00	1
A, B, C, D	SI		Tutta la rete	Recepimento da parte del Governo della Direttiva RIS	MERCI PASSEGGERI		AIPO INFRASTRUTTURE INTESA	Già terminato 2017	0.00	1
C		E91	LITORALE VENETA VENEZIA TRIESTE	Dragaggi per avere classe IV	PASSEGGERI	Tirante acqua	INFRASTRUTTURE VENETE	Preliminare	30,00	1

B			LOCARNO VENEZIA VIA NAVIGLI MILANE SI (Pavia, Po, Delta)	Predisposizione del progetto delle integrazioni del Sistema di navigazione e territoriale	PASSEGG ERI		REGIONE LOMBARDI A		4,00	1
A			LAGO DI GARDA - MINCIO	Progettazione definitiva	PASSEGG ERI		AIPO/REGI ONE LOMBARDI A		4,00	1
C			NAVIGLI O BRENTA E CIRCON DARIO DI PADOVA	Adeguamento ed automazione delle conche, risezionamento canali	PASSEGG ERI		INFRASTRU TURE VENETE		10,00	1
A			FIUME MINCIO DA FOCE PO A FISSERO TARTAR O	Adeguamento e risezionamento cunetta navigabile Connessione Fissero	MERCI	Tirante acqua	INTESA INTERREG		10,00	1
				<b>Totale fase 1</b>					<b>195,50</b>	
A	SI	E91-04	IDROVIA FERRAR ESE	Adeguamento V classe di navigazione	MERCI PASSEGG ERI LOGISTIC A	Tirante aria e acqua	INTESA INTERREG	Fattibilit à	200,00	2
A	SI	E91-01	IDROVIA MANTO VA - ADRIATI CO	Risoluzione di punti singoli di ostacolo alla navigazione di V classe CEMT lungo le linee navigabili interregionali Fissero-Tartaro- Canalbianco-Po di Levante, Po- Brondolo e Litoranea Veneta. Dragaggi di tratti del canale finalizzati a garantire il fondale mt 3.50 e dragaggi per il mantenimento dei fondali dei mandracchi di accesso alle conche	MERCI PASSEGG ERI	Tirante acqua	INTESA INTERREG	Prelimin are	31,00	2
A	SI	E91-01	IDROVIA MANTO VA - ADRIATI CO	Ampliamento retroportuale porto di mantova - piattaforma logistica ferroviaria	LOGISTIC A		PROVINCIA DI MANTOVA	Prelimin are	41,00	2
A	SI	E91	FIUME PO CREMO NA - FOCE MINCIO	Adeguamenti portuali: Emilia Centrale, Casalmaggiore Viadana	MERCI		AIPO	Fattibilit à	14,30	2
A	SI	E91	FIUME PO CREMO NA -	Sistemazione dell'alveo a corrente libera con obiettivo	MERCI	Tirante acqua	INTESA INTERREG	Prelimin are	150,00	2

			FOCE MINCIO	di fondali a V classe per 300 gg anno. Seconda fase di sistemazione del fiume.						
A		E91-02	FIUME PO PAVIA - CREMONA	Realizzazione porto fluviale connesso ad area logistica Po Porto di Piacenza-Caorso	MERCI		COMUNE DI CAORSO PROVINCIA DI PIACENZA	Preliminare	20,00	2
A	SI	E91-01	IDROVIA MANTOVA - ADRIATICO	Ampliamento Banchine Porto di Mantova - Banchina Sud/Est, piazzale per carichi eccezionali, creazione di linee per la gestione del ciclo delle acque, impianti ICT	LOGISTICA		PROVINCIA DI MANTOVA	Definitivo	31,00	2
A		E91-01	IDROVIA MANTOVA - ADRIATICO	Bacino di carenaggio nel porto di Mantova con creazione di un presidio di soccorso ambientale ai natanti circolanti sulla rete	LOGISTICA		PROVINCIA DI MANTOVA	Fattibilità	4,30	2
A		E91	IDROVIA MILANO CREMONA	Rifacimento conca di cremona per accesso porto e canale Cremona Milano	MERCI	Tirante acqua	INTESA INTERREG	Preliminare	60,00	2
A		E91-02	FIUME PO PAVIA - CREMONA	Sistemazione corrente libera alveo di magra tratto Foce Ticino Piacenza	MERCI	Tirante acqua	INTESA INTERREG	Fattibilità	200,00	2
A		E91-02	FIUME PO PAVIA - CREMONA	Sistemazione corrente libera alveo di magra tratto Piacenza Isola Serafini	MERCI	Tirante acqua	INTESA INTERREG	Fattibilità	50,00	2
A		E91	FIUME PO FOCE MINCIO - PONTEL AGOSCURO	Completamento Sistemazione corrente libera alveo di magra (foce Mincio – Pontelagoscuro)	MERCI	Tirante acqua	INTESA INTERREG	Fattibilità	300,00	2
A		E91	FIUME PO PONTEL AGOSCURO - VOLTA GRIMANA	Completamento Sistemazione corrente libera alveo di magra (Pontelagoscuro – Volta Grimana)	MERCI	Tirante acqua	INTESA INTERREG	Fattibilità	100,00	2
A			FIUME MINCIO MANTOVA - FOCE PO	Adeguamento e risistemazione cunetta navigabile	MERCI	Tirante acqua	INTESA INTERREG		50,00	2
B		E91-02	FIUME PO	Dragaggio straordinario per	MERCI PASSEGGIERI	Tirante acqua	REGIONE PIEMONTE	Fattibilità	10,00	2

			CREMONA - CASALE MONFERRATO	sistemazione fondali Piacenza -Pavia-Casale Monferrato						
D			CANALE NAVICELLI PISA FIUME ARNO	Collegamento Navicelli Arno	MERCI/TURISMO		NAVICELLI SPA	Fattibilità	1,00	2
B			NAVIGLI MILANSI LAGHI PAVIA	Collegamento idraulico tra Canale Villoresi e canale per la navigazione, Risoluzione presenza di ponti raso lungo il naviglio pavese, Ripristino conche di navigazione sul naviglio pavese	PASSEGGERI		REGIONE LOMBARDA	Fattibilità	1,10	2
E			FIUME TEVERE		PASSEGGERI		CAPITANERIA DI ROMA	Fattibilità	10,00	2
				<b>Totale fase 2</b>					<b>1.273,70</b>	
<b>Azion</b>										
Azione 1			Tutta la rete	Ammodernamento ed innovazione tecnologica della flotta					50,00	1
Azione 2			Tutta la rete	Formazione ed aggiornamento					4,00	1
				<b>Totale azioni</b>					<b>54,00</b>	
				<b>Totale generale delle proposte</b>					<b>1.523,20</b>	
A		E91	IDROVIA MILANO CREMONA	Adeguamento canali esistenti per realizzare canale a V classe Da Pizzighettone a Milano	MERCI		AIPO	Fattibilità	1.800,00	3
B			LAGO DI GARDA - MINCIO	Realizzazione	PASSEGGERI		AIPO REGIONE LOMBARDA	Studio fattibilità	100,00	3

A= BACINO DEL PO Centrale

B= ZONA PIEMONTE - NAVIGLI - GARDA MINCIO

C= ZONA VENETO E LAGUNE

D= ZONA TOSCANA

E= ZONA LAZIO

