



turistico-ricreativo e per la navigazione da diporto.

Il nuovo porto fluviale sorgerà nell'area est di Milano, ubicato strategicamente all'intersezione tra l'autostrada Brescia-Milano (BRE-BE-MI) e la nuova Tangenziale Est Esterna (TEM), dove incrocia anche la linea ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità.

Il costo stimato per realizzare la nuova via d'acqua è di circa 1MLD€.

Lavori in corso: la nuova conca di navigazione sul Po a Isola Serafini (Piacenza)

La conca di navigazione costruita negli anni '60 sul fiume Po accanto alla centrale ENEL di Isola Serafini (tra Piacenza e Cremona) è da diversi anni inutilizzabile a causa della

differenza che si è creata fra le quote di fondo a monte ed a valle della traversa. E' perciò stata finanziata, per un importo di 47M€, una nuova conca di navigazione che ripristinerà la navigabilità diportistica e commerciale a monte di Cremona, verso Piacenza. L'opera prevede due tratti di canale, complessivamente lunghi 700 metri, con ingresso ed uscita nel fiume Po, e una vasca in cemento lunga più di 110 metri a larga 12,50 metri che consente il transito di navi della classe Va CEMT anche con portata superiore alle 2000 tonnellate. I lavori sono iniziati nell'agosto 2012 e realizzati al 50%; la conclusione è prevista entro il 2016.

Su questo progetto è stato richiesto un cofinanziamento dell'Unione Europea in occasione della Call TEN-T 2014.



L'EVOLUZIONE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA NEL NORD ITALIA STUDI ED INTERVENTI

Il sistema navigabile del fiume Po e dei canali ad esso collegati rientra tra le Reti strategiche europee (Reti CORE). L'Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPo), ente strumentale delle quattro Regioni del Po (Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Piemonte), è impegnata a realizzare studi, progetti e interventi per lo sviluppo della rete navigabile interna nel nord Italia.

Studi e progetti per la navigabilità del fiume Po

A seguito della pubblicazione delle Linee Guida TEN-T (Trans European Network of Transport), AIPo ha proposto due studi, entrambi finanziati, che fanno parte del Progetto generale di collegamento via acqua tra l'area di Milano ed il Mare Adriatico.

1. Il primo studio è "**365 Po River System. Studio per lo sviluppo della navigabilità del fiume Po da Cremona al Mare Adriatico**". Il budget totale è di 2M€, co-finanziato al 50% dall'Unione Europea e al 50% dalle Regioni Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e con fondi AIPo.

Lo studio si pone come obiettivo l'approfondimento delle conoscenze idrauliche del fiume Po e la sistemazione del fiume ai fini della navigazione, considerando due soluzioni complementari: la regimazione (1.1.) e la sistemazione a corrente libera (1.2).

1.1 Regimazione del fiume Po

Si amplia lo studio già redatto da AIPo nel 2009 sulla regimazione che prevede la costruzione di 5 conche di navigazione, con annessi impianti per la produzione di energia idroelettrica, tra Cremona e le Province di Rovigo e Ferrara. La regimazione è la soluzione definitiva per garantire la navigabilità commerciale per 365 giorni all'anno e risolverebbe diversi problemi riguardanti l'assetto morfologico del fiume, grazie alla



Conca di navigazione presso il porto fluviale di Cremona

stabilizzazione dei livelli idrici. Lo studio prevede approfondimenti di tipo morfologico, ambientale e sulla risalita del cuneo salino. Verrà effettuata un'analisi costi-benefici, corredata di uno studio socioeconomico, e saranno valutate le possibilità di copertura dei costi di realizzazione, stimati in 2MLD €, presumibilmente con la formula del Project Financing. Con la produzione di energia da fonte rinnovabile, con 5 impianti si arriverebbe a superare i 1000 GWh/anno (3% energia idroelettrica nazionale - 2% energia da fonte rinnovabile nazionale). Tale produzione rende la realizzazione dell'intervento autosostenibile finanziariamente, con un business plan con tempo di copertura di 30 anni.

1.2 Sistemazione a corrente libera del fiume Po

Si prevede di estendere ed integrare al tratto del Po da foce Mincio al Mare Adriatico il progetto di sistemazione già svolto sul tratto Cremona-Foce Mincio, agendo a breve termine sui pennelli e sulle curve di navigazione più critiche.

Per il primo tratto studiato i costi di realizzazione delle opere necessarie ammontano a circa 100M€; a questi si

dovrebbero aggiungere i costi per l'estensione degli interventi al secondo tratto, fino al Delta, arrivando a un totale di circa 200 M€.

2. Il secondo studio è denominato "**Studio di fattibilità del nuovo canale navigabile Milano-Cremona**".

Il budget è di 1M€, co-finanziato per il 50% dall'Unione Europea e per la restante parte da AIPo.

La Commissione Europea ha inserito il collegamento navigabile Milano-Cremona-Mare Adriatico nelle priorità per gli interventi nel periodo 2014-2020 e i lavori che ne conseguiranno potranno ricevere un co-finanziamento fino al 40%.

Il progetto ha l'obiettivo di collegare all'area est di Milano il canale che attualmente dal porto di Cremona arriva al paese di Pizzighettone.

La nuova idrovia potrà consentire il passaggio di imbarcazioni di Classe V europea CEMT, di dimensione fino a 110 metri di lunghezza per 11.40 di larghezza, con un carico teorico da 1600 a 3000 tonnellate. L'opera avrebbe un limitato impatto ambientale poiché utilizzerebbe un canale già esistente, il Canale Muzza, con i necessari adeguamenti, e prevede vantaggi per il territorio anche dal punto di vista

