

**PDL 143**

**“Bilancio di previsione 2021 – 2023” e relativo documento tecnico di accompagnamento**

Ordine del Giorno

**Oggetto:** sostegno al progetto di navigabilità del fiume Po e accesso ai fondi Next Generation EU

Il Consiglio Regionale

**Premesso che:**

- il trasporto merci idroviario consente grandi vantaggi in termini di rispetto dell’ambiente e sicurezza, con particolare riferimento alla riduzione
  - del costo generalizzato del trasporto;
  - dell’inquinamento atmosferico e delle emissioni di gas serra;
  - dell’inquinamento acustico;
  - dell’incidentalità;
  - del consumo di suolo;
  - dei costi di manutenzione e di gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto;stimandosi complessivamente i costi esterni in circa 1/18 rispetto al trasporto stradale. Vantaggi cui si aggiunge il risparmio energetico, considerando un consumo per tonnellata trasportata inferiore a quello del trasporto ferroviario e di circa 1/3 di quello stradale.

**Considerato che:**

- con legge 29 novembre 1990 n. 380 è stata prevista la realizzazione del “sistema idroviario padano veneto” – dichiarato di preminente interesse nazionale – riguardante la navigazione sul fiume Po e idrovie collegate, con estensione di 957 km, di cui 564 utilizzabili a fini commerciali;
- l’Unione Europea ha ripetutamente espresso l’esigenza di uno sviluppo della rete di trasporto attraverso le vie d’acqua, evidenziando i legami tra navigazione interna e protezione dell’ambiente;

**Rilevato che:**

- Il sistema idroviario padano-veneto, facendo parte del “Corridoio Mediterraneo” all’interno della “Core Network 2014-2020”, rientra nei dieci corridoi prioritari europei e mira a consentire la navigazione di grandi imbarcazioni fluvio-marittime destinate al trasporto merci per almeno 340 giorni l’anno, dalle porte di Milano (Truccazzano) all’Adriatico, passando – per quanto in ambito regionale – attraverso il porto industriale di Cremona e l’area di Mantova;
- La Commissione europea ha inoltre inserito il sistema idroviario padano-veneto nelle reti strategiche Ten-T, dentro al Corridoio mediterraneo, grazie al progetto Iniwias (*Improvement of the northern Italy waterway system*) cofinanziando al 20% le opere nel bacino idrografico attraverso il Programma *Connecting Europe Facilities* 2014-2020 con circa 7 milioni;

**Richiamata**

- l'“Intesa interregionale tra le Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto e Piemonte per l'esercizio delle funzioni amministrative regionali in materia di navigazione interna interregionale sul fiume Po e idrovie collegate”, con la quale gli Enti sottoscrittori si impegnano a perseguire i seguenti obiettivi:
  - coordinamento e pianificazione della rete di navigazione sottesa all'asta fluviale del fiume Po, comprese le iniziative di altro settore che concorrono nell'utilizzo del sistema terra-acqua collegato;
  - ottenimento di risorse economiche pubbliche o private necessarie per migliorare e/o incrementare la rete, l'offerta dei servizi connessi alla navigazione e l'ambiente posto in relazione;
  - armonizzazione di tutta la rete di navigazione sottesa all'asta del fiume Po;
  - armonizzazione della rete di navigazione con le altre reti di trasporto, compresa quella delle piste ciclopeditoni e quella collegata ai parchi fluviali;
  - realizzazione di nuove opere infrastrutturali rivolte alla navigazione;
  - miglioramento della sicurezza delle vie di navigazione, dei porti e di tutte le attività riconducibili alla navigazione interna;
- la DGR 7783 del 30 luglio 2008 – Approvazione dello schema di Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale per la realizzazione di un programma di attività ed interventi per l'attuazione delle politiche regionali concernente l'ambito territoriale della Provincia di Cremona, sviluppatosi in sinergia con il “Patto per lo Sviluppo provinciale” e con il quale Regione Lombardia già recepiva, in particolare, il progetto di potenziamento del porto fluviale di Cremona in chiave intermodale (cfr. il Primo Programma d'Azione, punto C1 “Trasporto su acqua e intermodalità”);

#### **Considerato che**

- Regione Lombardia ha recentemente approvato la “PROPOSTA DI RISOLUZIONE Recovery Fund: Proposte per la definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza PNRR”, la quale individua tra le priorità nel “Piano nazionale di ripresa e resilienza” (PNRR) da presentare alla Commissione Europea nell'ambito della “Next Generation EU” la Rivoluzione verde, la transizione ecologica e le Infrastrutture per la mobilità, sostenendo in particolare la previsione di “una serie di azioni volte al recupero, alla rinaturalizzazione e alla navigabilità, usufruendo anche dei già esistenti progetti e studi, delle antiche idrovie regionali, al fine di rilanciare l'immagine del territorio, sviluppare una mobilità maggiormente sostenibile, aumentarne l'offerta e l'attrattività turistica e conseguentemente fungere da volano per la ripresa economica”;
- lo strumento del “Next Generation EU” costituisce un'occasione forse irripetibile per il completamento di progettualità complesse e strategiche quale il “sistema idroviario padano veneto”, offrendo la possibilità di valorizzare i lotti funzionali già realizzati anche con finanziamenti regionali;

**Visto** il progetto di legge 143 “Bilancio di previsione 2021 - 2023” e relativo documento tecnico di accompagnamento

#### **Impegna la Giunta regionale**

a operare nell'ambito del bilancio regionale al fine di sostenere il progetto di completamento del Sistema Idroviario Padano Veneto, attivando ogni iniziativa di competenza al fine di intercettare i fondi ‘Next Generation EU’ nel piano nazionale di ripresa e resilienza, da destinare prioritariamente alla realizzazione di interventi per potenziare il porto fluviale di Cremona e attuare il progetto di regimazione del fiume PO per renderlo navigabile 365 giorni l'anno, attraverso la regolazione dei livelli idrici tra Cremona e la foce del Mincio, e la contestuale realizzazione di conche di navigazione.

Milano, 9 dicembre 2020

f.to Matteo Piloni

f.to Federico Lena

f.to Antonella Forattini