Immagine che contiene testo

Descrizione generata automaticamente

**Comunicato Stampa**

**IL TRASPORTO IDROVIARIO DEL NORD ITALIA CRESCE (+160% DAL 2015).**

**LA FILIERA ESTESA VERSO 1,4 MILIARDI ENTRO IL 2030**

***Il Presidente Leopoldo Destro: «Logistica strategica per il Paese. Legame imprescindibile con l’industria».***

***Il Vicepresidente Paolo Armenio: «Il potenziamento della linea navigabile fattore essenziale di sviluppo».***

***Secondo lo studio The European House - Ambrosetti per Confindustria Veneto Est e Confindustria Mantova,***

***la filiera estesa del sistema idroviario coinvolge 25 macro-settori economici e genera un valore aggiunto di 500 milioni di euro per il territorio (3% del PIL di Rovigo e Mantova). L’efficace messa a terra degli investimenti programmati potrebbe generare un giro d’affari aggiuntivo pari a 1,4 miliardi di euro entro il 2030***

(Padova-Treviso-Venezia-Rovigo - 03.06.2024) - La **filiera estesa del sistema idroviario**, che ha nell’idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante un elemento chiave, **coinvolge 25 macro-settori economici e genera un valore aggiunto di quasi 500 milioni di euro per il territorio** (circa il 3% del PIL delle province di Rovigo e Mantova). Nonostante **incida solo per lo 0,1% dei volumi di merci trasportate**, rispetto a una media di oltre il 20% nei primi 5 Paesi benchmark europei, le **merci transitanti per il sistema idroviario sono aumentate del +160% dal 2015 ad oggi**, grazie ai fondi stanziati e al collegamento con Chioggia. **L’efficace messa a terra degli investimenti programmati potrebbe generare benefici economici netti pari a 1,4 miliardi entro il 2030** riconducibili alle reti navigabili italiane. A ciò si aggiungono i benefici ambientali. Il settore dei trasporti incide per oltre il 30% dei consumi energetici italiani: per raggiungere i target di decarbonizzazione europei, è richiesta una **crescita del +25% del trasporto idroviario comunitario**. In questo scenario, il **sistema idroviario del Nord Italia**, grazie al suo potenziale supporto ai target di decarbonizzazione, si trova dinanzi ad **una opportunità di rinascita**. Se verranno superati i colli di bottiglia normativi, infrastrutturali e perseguito un **piano di medio-lungo termine** per il settore idroviario: superamento criticità normative, incentivi pubblici aggiuntivi agli investimenti privati (es. bonus sul carburante “verde”), digitalizzazione, sostegno ai distretti industriali lungo l’asta navigabile, come le Hydrogen Valley di Porto Marghera (VE) e di Valdaro (MN).

Sono i dati salienti illustrati oggi all’Interporto di Rovigo durante la presentazione del Rapporto ***“La Rete Navigabile Italiana: una nuova risorsa per il Paese. Le opportunità offerte dall’ottimizzazione e dall’efficientamento del sistema idroviario del Nord Italia”*** realizzato da **The European House - Ambrosetti (TEHA)** per **Confindustria Veneto Est** e **Confindustria Mantova**, in collaborazione con Provincia di Rovigo, Provincia di Mantova, Infrastrutture Venete Srl, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Interporto di Rovigo

Dopo i saluti degli organizzatori, sono intervenuti: **Elisa De Berti**, Vicepresidente e Assessore ai Lavori pubblici, Infrastrutture e Trasporti Regione del Veneto; **Benedetta Brioschi**, Partner TEHA; **Fulvio Lino Di Blasio**, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale; **Enrico Ferrarese**, Presidente Provincia di Rovigo; **Alessandra Ferrari**, Presidente Interporto di Rovigo, **Alessandra Grosso**, Direttore Generale Infrastrutture Venete; **Alberto Lisatti**, Presidente Unione Navigazione Interna Italiana (UNII), **Moreno Massetti** Fagioli SpA. Ha concluso i lavori l’intervento di **Edoardo Rixi**, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

*«I dati sulla logistica del 2023 sono importanti: il valore totale delle attività logistiche in Italia è di 135,4 miliardi di euro e rappresenta l’8,2% del PIL. A questo si aggiungono la strategicità per l’economia del nostro Paese, il legame imprescindibile con l’industria manifatturiera, peraltro confermati nello scenario complesso e inatteso degli ultimi tre anni* - ha dichiarato **Leopoldo Destro, Presidente Confindustria Veneto Est e Delegato Confindustria ai Trasporti e Logistica** -*. Il buon assetto logistico-infrastrutturale del Paese è, quindi, uno strumento essenziale di competitività, soprattutto per un’industria, come quella italiana e veneta, fortemente orientata all’export. In questo contesto, e nella logica di sviluppare l’intermodalità, il sistema delle vie navigabili interne padano-venete, insieme alle infrastrutture logistiche, come porti e interporti, costituisce un patrimonio il cui potenziale, in fatto non solo di trasporti, ma anche economico, ambientale e turistico è amplissimo e da valorizzare con un piano di medio-lungo termine. Anche in funzione del pieno dispiegamento delle potenzialità della ZLS e dei distretti produttivi a monte e a valle dell’asta navigabile del Po e, guardando al futuro, dell’Hydrogen Valley»*.

*«Il settore dei trasporti incide per oltre il 30% dei consumi energetici italiani: per raggiungere i target di decarbonizzazione europei, è richiesta una crescita del +25% del trasporto idroviario comunitario* - ha commentato **Benedetta Brioschi, Partner The European House - Ambrosetti** -*. La Rete Navigabile italiana può offrire un importante contributo nel raggiungimento degli obiettivi europei e l’idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante è un elemento chiave del trasporto idroviario commerciale italiano distinguendosi per garanzia di piena navigabilità a pieno carico 365 giorni l’anno. Per la prima volta, The European House – Ambrosetti ha ricostruito la filiera estesa del sistema idroviario, che coinvolge 25 macro-settori economici e abilita la creazione di un Valore Aggiunto di quasi 500 milioni di euro per il territorio, grazie ad un moltiplicatore economico pari a 3,7, superiore a molti altri settori. Tuttavia, il pieno dispiegamento dei benefici economici, sociali e ambientali attivabili dal sistema idroviario passa attraverso il superamento di alcuni ostacoli normativi e infrastrutturali che devono essere superati anche grazie alla messa a terra degli investimenti programmati».*

*«Crediamo con forza nello sviluppo e potenziamento della linea navigabile Mantova, Rovigo, Chioggia, Venezia per consolidare e implementare lo sviluppo del sistema idroviario come modalità integrativa di trasporto delle merci e della catena logistica, oltre che dal punto di vista ambientale e anche turistico* - ha sottolineato **Paolo Armenio, Vicepresidente Confindustria Veneto Est per il Territorio di Rovigo** -*. In attesa degli interventi di efficientamento programmati, ci siamo posti con questo studio l’obiettivo di rappresentare, con metodo scientifico, il possibile impatto economico, occupazionale e ambientale della più importante asta fluviale navigabile sul territorio e sull’intero sistema del Nord Italia. I dati emersi sono molto positivi. Oggi li mettiamo a disposizione del Governo e della Regione del Veneto, attiva nel promuovere la navigabilità delle acque interne, degli stakeholder e della comunità come base di conoscenza di un piano di medio-lungo periodo per la valorizzazione e promozione del trasporto idroviario nazionale e del sistema padano-veneto»*.

**I messaggi chiave del Rapporto**

1. Il **settore dei trasporti incide per oltre il 30% dei consumi energetici italiani** e genera oltre il 20% delle emissioni GHG: per raggiungere i target di decarbonizzazione europei, è richiesta una **crescita del +25% del trasporto idroviario comunitario**.

2. **In Italia il sistema idroviario incide solo per lo 0,1% dei volumi di merci trasportate**, rispetto ad un valore medio di oltre il 20% nei primi 5 Paesi benchmark europei (Paesi Bassi 42%, Romania 25,1%, Bulgaria 24,4%, Belgio 11,5%, Lussemburgo 8,0%, segue Germania 7,4%), che per specifica conformazione geografica e per gli ingenti fondi pubblici stanziati negli anni, hanno saputo sfruttare al meglio le potenzialità del sistema idroviario, e rispetto alla media UE a 27 più UK del 5,6% (15° Paese).

3. L’**idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante è un elemento chiave del trasporto idroviario commerciale italiano**, che si sviluppa principalmente attorno al bacino idroviario padano-veneto, distinguendosi per **garanzia di piena navigabilità a pieno carico 365 giorni l’anno** e **garanzia di destinazione delle merci su tempi certi e programmabili. Il suo utilizzo è cresciuto del +160% dal 2015**.

4. La **filiera estesa del sistema idroviario** (che comprende il trasporto integrato di merci e le catene di fornitura e subfornitura attivate sul territorio nazionale) **coinvolge 25 macro-settori economici**, oltre **4 mila occupati** (diretti, indiretti e indotti) e **genera un Valore Aggiunto di quasi 500 milioni di euro per il territorio** (circa il 3% del PIL delle province di Rovigo e Mantova), **grazie ad un moltiplicatore economico pari a 3,7, superiore a molti altri settori** (per ogni euro di Valore Aggiunto generato dal sistema del trasporto integrato di merci nel Nord Italia, se ne attivano 2,7 aggiuntivi nel resto dell’economia).

5. **Ostacoli normativi** (modalità di accesso e limitazioni dell’idrobonus e di incentivi per il carburante, navigazione promiscua fino a 1 miglio), **vincoli infrastrutturali** (ampiezza dei canali e altezza ridotta dei ponti, che inibiscono il transito di imbarcazioni di Classe V) e una **flotta poco efficiente** sono i **fattori ostativi** allo sviluppo del pieno potenziale del trasporto idroviario integrato di merci lungo l’Idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco e l’Asta navigabile del fiume Po e le **principali sfide da indirizzare per rilanciare il trasporto idroviario in Italia**.

6. L’**efficace messa a terra degli investimenti programmati potrebbe generare un giro d’affari aggiuntivo pari a 1,4 miliardi di euro entro il 2030, riconducibili all’attività delle reti navigabili italiane**, tra il **ritorno indiretto** degli interventi di efficientamento e manutenzione del sistema idroviario del Nord Italia e quello **diretto** derivante dalla **crescita dei volumi di merci trasportate** (fino a **5 volte**) e dal mercato servito. L’occupazione totale includerebbe **3.500 occupati**. Se i 4 milioni tonnellate di merci aggiuntive transitassero su idrovia, si abiliterebbe un risparmio di **100.000 tonnellate di CO2** e **17 milioni di euro all’anno**.

7. Sono state individuate **sei linee d’azione prioritarie per rilanciare il settore idroviario nazionale** e **permettere il pieno dispiegamento dei benefici attivabili dagli investimenti programmati**.

**Le 6 azioni prioritarie per il sistema idroviario**

1. Il superamento delle **criticità normative** che scoraggiano la scelta del sistema idroviario e che ostacolano l’integrazione con le leggi del sistema marittimo, soprattutto in riferimento alle **acque promiscue** e ai **limiti doganali** attuali per la previsione nell’idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante di un **corridoio doganale** dal mare ai porti interni.

2. Lo stanziamento di **incentivi pubblici aggiuntivi** all’interno di un **piano di medio-lungo periodo** per il sistema idroviario, affinchè gli investimenti dei privati possano essere favoriti (es. bonus sul carburante “verde” o alternativi). Attribuire valore alla cantieristica fluviale e alle misure di finanziamento connesse è di prioritaria importanza.

3. Il potenziamento dell’integrazione del sistema idroviario all’interno di un ecosistema di trasporti **intermodale**, soprattutto per carichi di **dimensioni eccezionali**.

4. La promozione della realizzazione di un numero crescente di **distretti industriali** lungo la rete idroviaria del Nord Italia, come le **Hydrogen Valley**, che possano essere sinergici tra loro.

5. La promozione di una **pianificazione integrata e scambio di dati** tra il sistema di trasporto fluviale e marittimo, facendo leva sui meccanismi di digitalizzazione (es. **River Information Services**).

6. La previsione di attività di **comunicazione e sensibilizzazione** delle imprese verso le opportunità e i benefici offerti dall’Asta navigabile.

Da ultimo, un aspetto trasversale è rappresentato dalla necessità di sviluppare una **pianificazione urbanistica maggiormente integrata e coordinata** tra le **aree adiacenti all’idrovia** e **finalizzata ad attrarre le aziende appartenenti ai principali distretti industriali** con l’obiettivo di garantire che le potenzialità abilitate dal sistema idroviario siano pienamente dispiegate.

Gli stakeholder di riferimento e coinvolti nello sviluppo del presente Studio esprimono l’ambizione di istituire un **tavolo permanente per il monitoraggio e l’implementazione degli investimenti** previsti nell’efficientamento del sistema idroviario del Nord Italia.

*\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

*Per informazioni:*

*Comunicazione e Relazioni con la Stampa*

*Sandro Sanseverinati - Tel. 049 8227112 - 348 3403738 - s.sanseverinati@confindustriavenest.it*

*Leonardo Canal - Tel. 0422 294253 - 335 1360291 - l.canal@confindustriavenest.it*