



La Rete Navigabile Italiana: una nuova risorsa per il Paese

Quali opportunità offerte dall'ottimizzazione e l'efficientamento del sistema idroviario del Nord Italia

Presentazione di Benedetta Brioschi

Partner e Responsabile Sustainability, The European House – Ambrosetti

Lunedì 3 giugno 2024, Interporto di Rovigo



The European House - Ambrosetti (TEHA)

- The European House – Ambrosetti (TEHA), **fondata nel 1965**, è un Gruppo di consulenza per le Alte Direzioni con sede in Italia e uffici in tutto il mondo
- È accreditata come il **1° Think Tank in Italia**, **4° nell'Unione Europea** e tra i più rispettati indipendenti su oltre **11.175 a livello globale**
- È stata riconosciuta da Top Employers Institute come **una delle 141 realtà Top Employer 2023 in Italia**
- TEHA fornisce:
 - Servizi di **consulenza strategica e manageriale**
 - **Costruzione di scenari strategici**, attività di policymaking e advocacy (>250 all'anno)
 - **Piani di sviluppo territoriale** ai Governi regionali e ai principali player locali (>60 iniziative negli ultimi 3 anni)
 - Programmi di alta formazione e **Forum per la leadership politica ed imprenditoriale** (oltre 550 incontri all'anno, con più di 17.000 business leader e 3.000 Vertici politici esperti da tutto il mondo)



The European House - Ambrosetti

I nostri numeri, i nostri successi nel 2023

Oltre
750 Eventi

Realizzati nel 2023, di cui l'11% in digitale, l'8% in fisico e l'81% phygital

1

Piattaforma proprietaria per realizzare iniziative phygital

Know-how e tecnologia proprietaria per realizzare workshop, seminari, eventi digitali complessi

3.000 Esperti

Nazionali ed internazionali coinvolti nelle nostre diverse piattaforme

45.000 Imprenditori e manager

Nazionali ed internazionali che hanno partecipato ai nostri eventi e incontri in Italia e nel mondo

Oltre
350 Studi e Scenari

Sviluppati per Istituzioni e aziende nazionali ed internazionali

1° Think Tank

Privato italiano, 4° nell'Unione Europea, tra i più rispettati e indipendenti – dal 2013 – su 11.175 a livello globale attraverso una survey indirizzata a 73.000 leaders di imprese, istituzioni e media, in oltre 100 Paesi nel mondo (*)

50 Anni

del Forum di Cernobbio nel 2024: i partecipanti dell'ultima edizione esprimono Asset gestiti pari a circa 50 trilioni di Euro; 7 Governi rappresentati

18 Paesi

Con presenza diretta o partnership. Nel 2020 abbiamo supportato la presidenza italiana del G20 con la formulazione di 8 raccomandazioni di policy, declinate sugli ambiti d'azione prioritari per la Presidenza italiana (le "3P": Persone, Pianeta, Prosperità)

TOP EMPLOYER 2024

Per il quarto anno consecutivo, siamo stati riconosciuti Top Employer. Una delle 147 realtà nominate nel 2024 in Italia, sulla base dell'analisi specifica di 6 aree di policy HR e di oltre 400 best practice monitorate

300 Persone di cui 56% Donne

Accomunate dalla stessa passione e voglia di fare

10 anni

Da oltre 10 anni attore chiave dell'ecosistema italiano dell'innovazione: Corporate Venture Capital, Open Innovation, Acceleratore di Startup, scenari tecnologici

30 anni

L'esperienza del nostro team di sostenibilità in progetti e soluzioni su misura per accelerare la transizione delle imprese verso un futuro sostenibile

10 Community

Tematiche o territoriali: Community Cashless Society, Community Valore Acqua per l'Italia, Community Retail 5.0, Community Life Sciences, Innotech Community, Community Smart Building, Zero Carbon Community, Floating Wind Offshore Community, Community Toscana, Community Food

7 Think Tank e Summit Internazionali

Riconosciuti come una best-practice internazionale da parte dell'ASEAN Community. Menzionati come caso d'eccellenza nel Trattato del Quirinale per la cooperazione bilaterale rafforzata

120 Famiglie

Imprenditoriali assistite, tramite consulenza nei Patti di Famiglia e Sistemi di Governance



- **Obiettivi e impostazione metodologica dell'iniziativa**
- I Messaggi Chiave dello Studio

Obiettivi dell'iniziativa

- Comprendere nel dettaglio il **valore (pubblico/privato) del collegamento idroviario**, del trasporto fluvio-marittimo e delle relazioni fast corridor per il sistema-Paese, con particolare riguardo alle connotazioni di modalità trasportistica conveniente e ambientalmente compatibile nel contesto dei corrido TEN-T (Reti Transeuropee dei Trasporti)
- Produrre una base di conoscenza che sia riconosciuta come innovativa e di visione sulle **opportunità economiche attivabili** a partire dall'ottimizzazione delle idrovie disponibili
- Quantificare i **benefici economici, occupazionali e ambientali** potenzialmente attivabili dall'ottimizzazione del trasporto inland e fluvio-marittimo per l'area compresa tra Mantova e Rovigo e i territori limitrofi, identificando i target raggiungibili
- Mettere in evidenza i principali **colli di bottiglia**, e i relativi vincoli infrastrutturali e normativi, a partire dall'ottimizzazione delle idrovie disponibili e con particolare riferimento all'Idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante
- Realizzare alcune **analisi benchmark** rispetto alle principali best practice di riferimento
- Analizzare le **performance del vettore fluviale** e della capacità di adeguamento alle innovazioni tecnologiche tese alla decarbonizzazione, in particolare con combustibili fossil-free (idrogeno, biofuel, HVO)

Struttura metodologica e attività



Il Gruppo di lavoro dell'iniziativa

CONFINDUSTRIA VENETO EST

- **Leopoldo Destro** (Presidente)
- **Massimo Barbin** (Direttore sede di Rovigo, Responsabile Area Ricerca e Innovazione Finanza Agevolata)

CONFINDUSTRIA MANTOVA

- **Fabio Viani** (Presidente)
- **Maurizio Migliarotti** (Direttore)
- **Annalisa Randon** (Responsabile Logistica, Trasporti ed Infrastrutture - Innovazione e Sostenibilità)

PROVINCIA DI MANTOVA

- **Fabio Venturi** (Capo di Gabinetto)
- **Alessandro Gatti** (Dirigente Area 3 - Pianificazione territoriale e della navigazione - Edilizia – Ambiente)
- **Gabriele Negrini** (Responsabile Servizi e opere del Sistema Portuale mantovano – Navigazione)

THE EUROPEAN HOUSE - AMBROSETTI

- **Benedetta Brioschi** (Partner e Responsabile Food&Retail e Sustainability)
- **Oreste Poli** (Partner e Area Leader Veneto, Trentino Alto-Adige, Friuli Venezia-Giulia)
- **Giulia Tomaselli** (Consultant e Project Coordinator)
- **Alberto Maria Gilardi** (Consultant, Area Scenari e Intelligence)
- **Giacomo Lepri** (Analyst, Area Scenari e Intelligence)
- **Federico Petteruti Pellegrino** (Analyst, Area Scenari e Intelligence)
- **Gabriele Scrima** (Analyst, Area Scenari e Intelligence)

Le interviste con gli stakeholder di riferimento

- **Pietro Boscolo** (Direttore gestione infrastrutture, Infrastrutture Venete)
- **Carlo Bottani** (Presidente, Provincia di Mantova)
- **Vitaliano Bressanin** (Amministratore Delegato, Interporto di Rovigo)
- **Italo Candoni** (Dirigente area, Confindustria Veneto)
- **Erminia Comencini** (Direttore, Federazione Provinciale Coldiretti Mantova)
- **Enrico Ferrarese** (Presidente, Provincia di Rovigo)
- **Nicola Galli** (Direttore, A.G.I.R.E.)
- **Alessandra Grosso** (Direttore Generale, Infrastrutture Venete)
- **Gianluca Lelli** (Amministratore Delegato, Consorzi Agrari Italiani)
- **Alberto Lisatti** (Presidente, UNI – Unione navigazione Interna)
- **Moreno Massetti** (Head of Operations, Gruppo Fagioli)
- **Massimiliano Musci** (Progetti Europei, A.G.I.R.E.)
- **Silvio Parizzi** (Direttore, Associazione Polesana Coldiretti Rovigo)
- **Nicola Pascal** (Presidente, Propeller Club del Porto di Mantova)
- **Antonello Scorziello** (Resp. Logistica Primaria Supply Chain, Versalis)
- **Rudy Toninato** (Vice Presidente, Assonautica territoriale acque interne del Veneto e dell'Emilia)
- **Francesco Veronese** (Referente navigazione, Infrastrutture Venete)

- Obiettivi e impostazione metodologica dell'iniziativa
- **I Messaggi Chiave dello Studio**

I Messaggi Chiave dello Studio

1. 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**
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
3. **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** e garanzia di destinazione delle merci su tempi certi e programmabili. Il suo utilizzo è cresciuto del **+160% dal 2015**
4. Per la prima volta, The European House – Ambrosetti ha ricostruito la filiera estesa del sistema idroviario, che coinvolge **25 macro-settori economici** e genera 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
5. **Ostacoli normativi, vincoli infrastrutturali** e una **flotta poco efficiente** sono 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
7. Sono state individuate **sei linee d'azione** prioritarie per rilanciare il settore e permettere il pieno dispiegamento dei benefici attivabili dagli investimenti programmati

Messaggio 1

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**

IL CONTESTO: la decarbonizzazione è al centro dell'Agenda strategica e i cambiamenti geopolitici in corso accelerano questo processo

Nov. 2016

Clean energy for all Europeans package, che impone a ciascun Paese dell'UE di elaborare piani nazionali integrati decennali per l'energia e il clima (PNIEC) per il periodo 2021-2030

Mag. 2020

Presentazione del piano **Next Generation EU** per sostenere la ripresa *post-COVID* dell'UE con il **30%** delle risorse finanziarie dedicate alla transizione sostenibile

Mag. 2022

REPowerEU Plan per affrontare la crisi energetica e la dipendenza dalle importazioni di gas russo

Fine 2022

Gli Stati membri dell'UE adottano il programma **Fit for 55** e rivedono le loro strategie nazionali alla luce del piano REPowerEU

Ott. 2023

Approvazione ufficiale della **direttiva RED III**: quota minima prevista di rinnovabili sui consumi finali pari al **42,5%** (obiettivo **45%**)

Feb. 2024

2040 Climate target: la Commissione Europea ha raccomandato di ridurre le emissioni nette di gas serra dell'UE del -**90%** entro il 2040 rispetto al 1990



Dic. 2019

European Green Deal con 4 obiettivi chiave:

- Neutralità climatica **entro il 2050** e riduzione dell'**inquinamento**
- Sostenere le imprese in **produzione e nelle tecnologie sostenibili**
- **Transizione giusta e inclusiva**

Lug. 2021

Pacchetto Fit for 55, che ambisce a mettere l'UE sulla strada della **neutralità climatica entro il 2050**

Ott. 2022

Proposte della Commissione europea per combattere i **prezzi elevati dell'energia** e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento

Feb 2023

Presentazione del **Green Deal Industrial Plan**, composto da 3 iniziative:

- Net-Zero Industry Act
- Critical Raw Materials Act
- Reform of electricity market design

Fine 2023

Apertura dei negoziati con il Parlamento Europeo per la **riforma del mercato elettrico** con l'obiettivo di accelerare la **crescita** e gli **investimenti** in FER tramite:

- **Power Purchasing Agreements (PPA)**
- **Contratti bilaterali per differenza (CFD)**

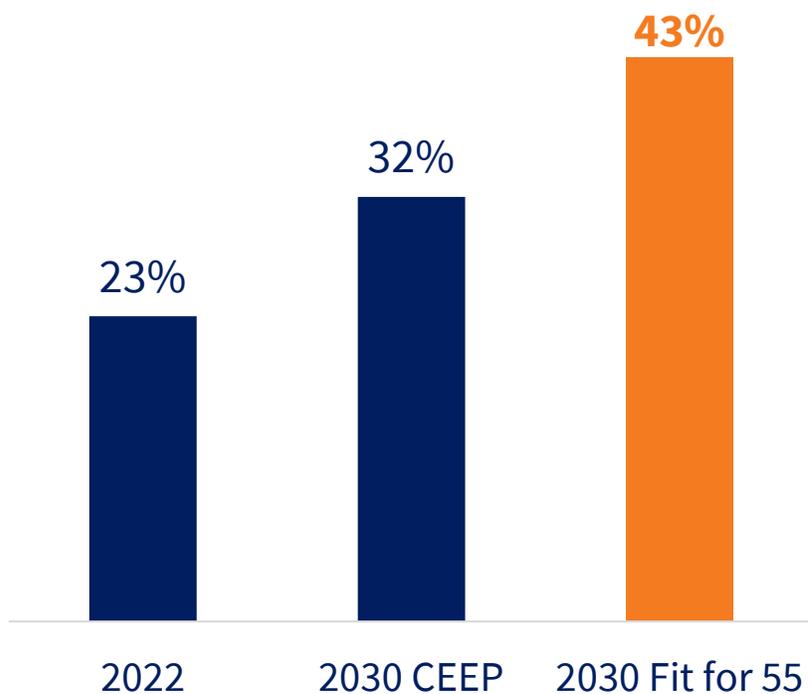
In accordo con la visione strategica europea, tutti gli obiettivi di decarbonizzazione sono stati rivisti al rialzo

I target di decarbonizzazione a livello Europeo (valori %), 2022 o ultimo anno disponibile e 2030



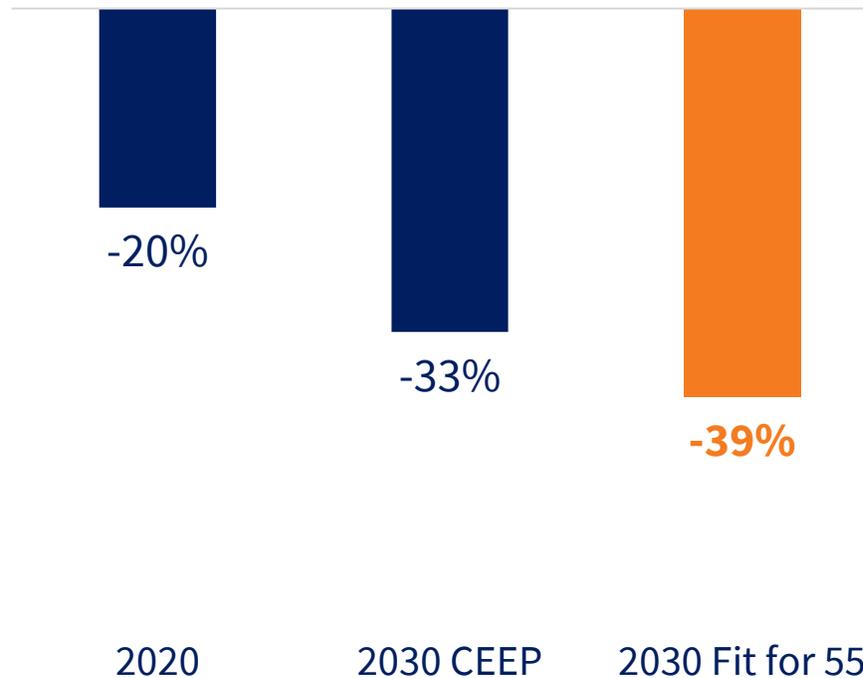
RINNOVABILI

Quota FER su consumi finali lordi



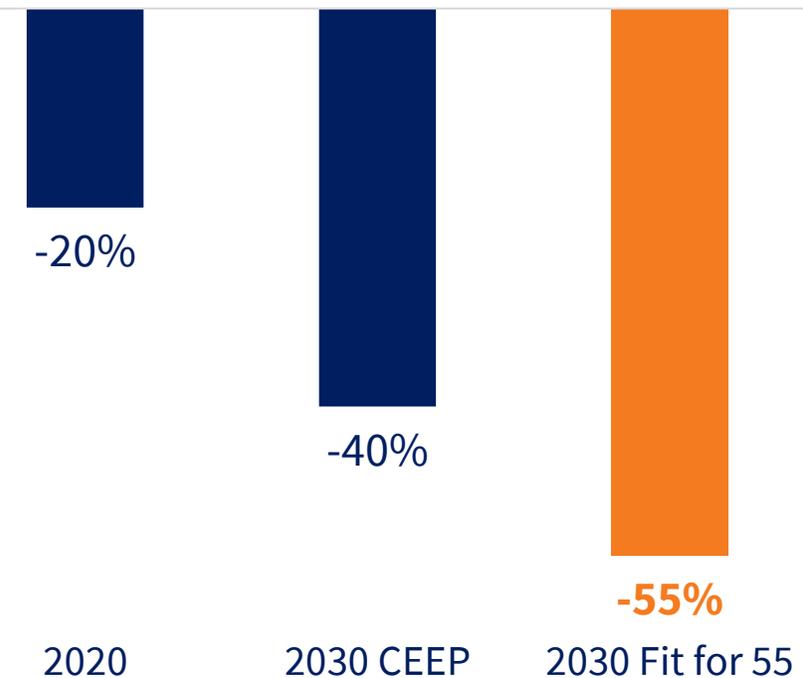
EFFICIENZA ENERGETICA*

Riduzione consumi vs tendenziale 2007



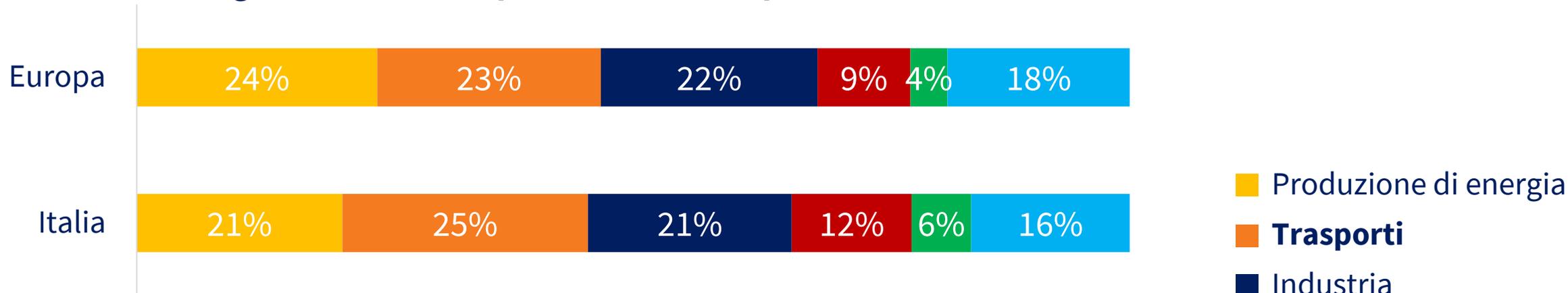
EMISSIONI DI GAS SERRA

Riduzione GHG vs 1990

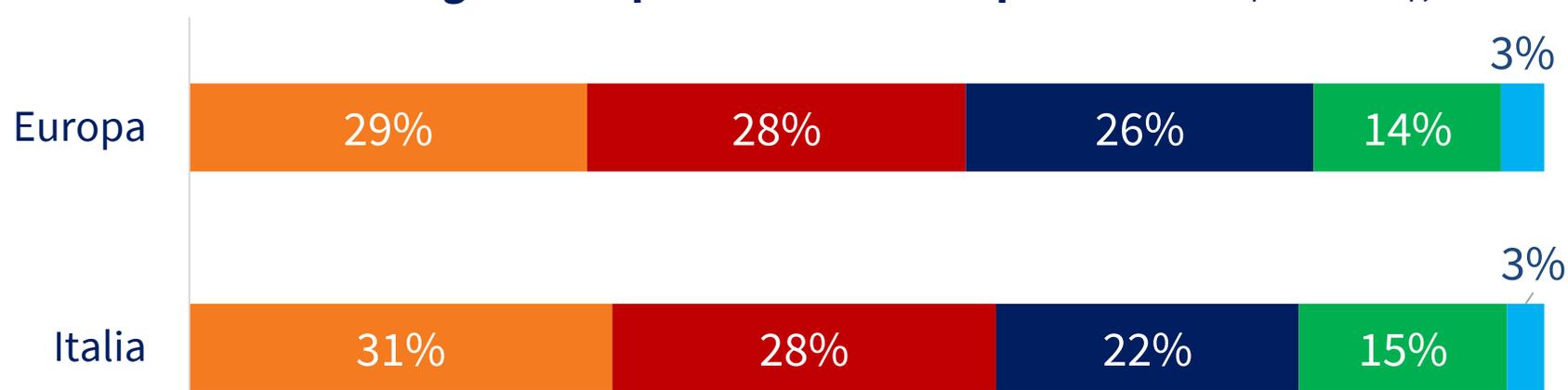


I trasporti sono al centro della transizione dell'UE e dell'Italia generando circa il 30% dei consumi energetici

Emissioni di gas a effetto serra per settore in Europa e in Italia (valori %), 2022

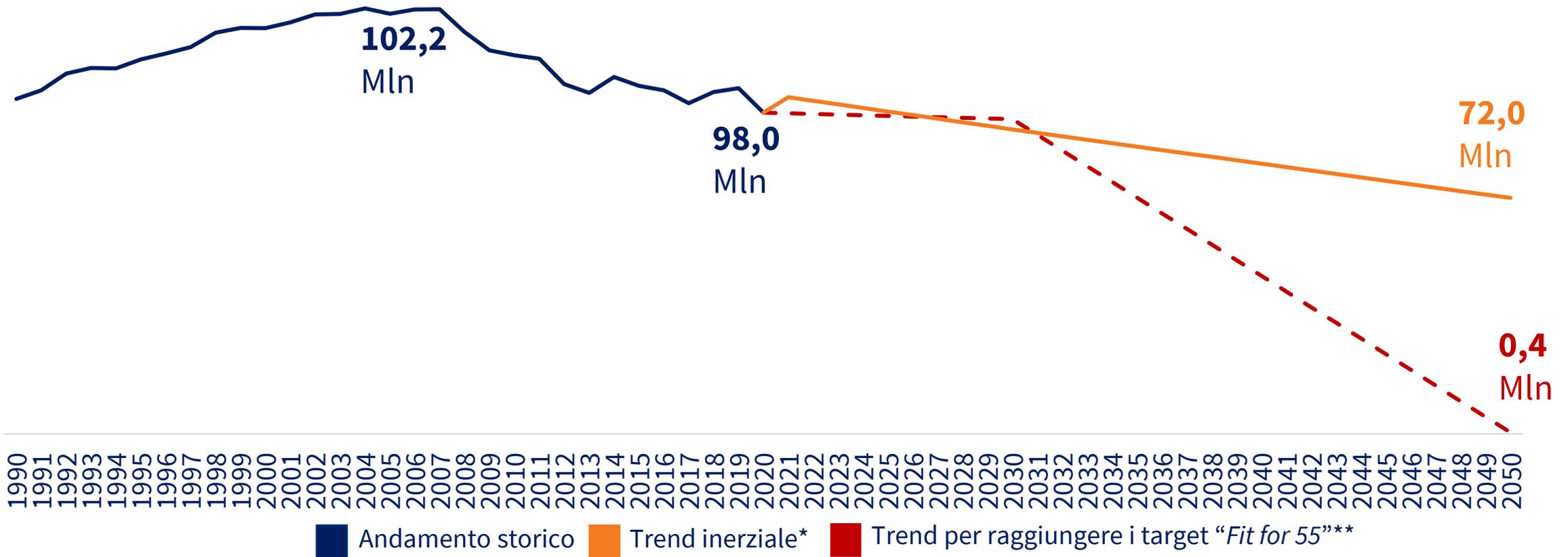


Consumi di energia finale per settore in Europa e in Italia (valori %), 2022



Al trend attuale il settore dei trasporti in Italia non raggiungerà gli obiettivi di decarbonizzazione al 2050

Emissioni lorde di gas serra in Italia per il settore dei trasporti in Italia
(milioni di tonnellate di CO₂ equivalente), 1990-2050^E

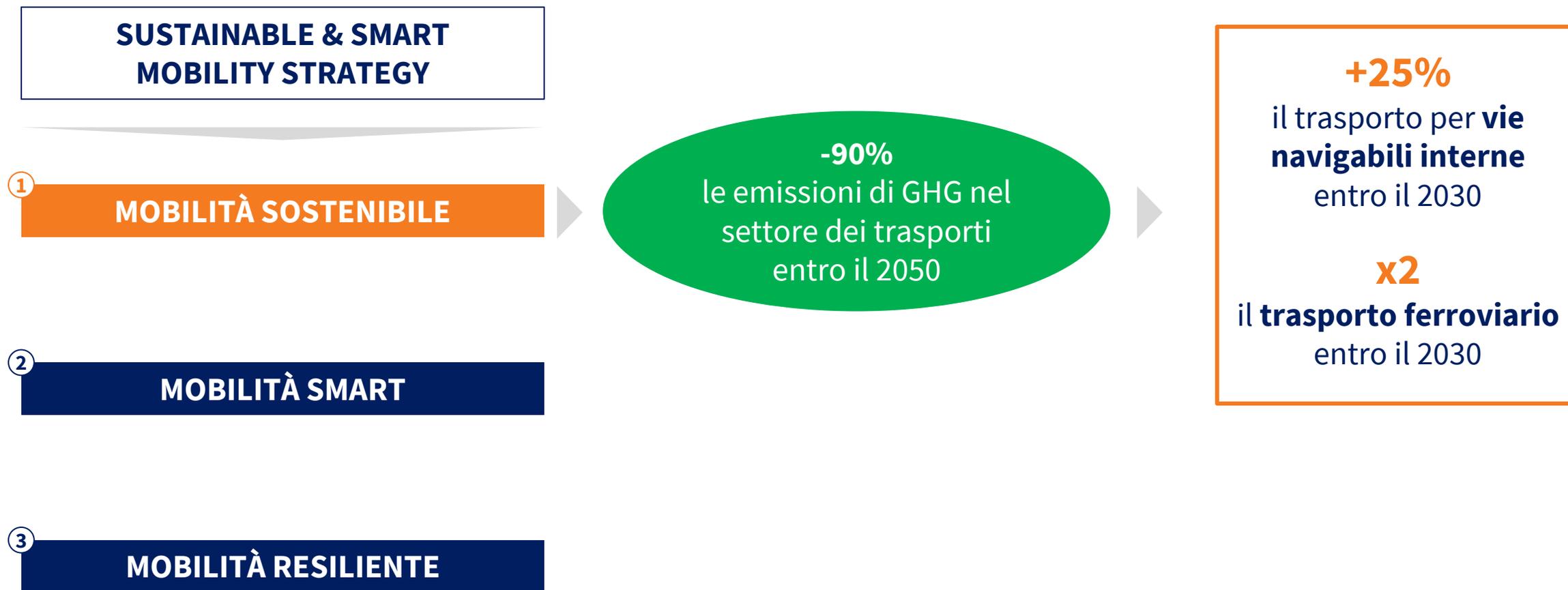


(*) Il trend inerziale è stato calcolato proiettando il CAGR dal 2009 al 2019.

(**) Gli obiettivi "Fit for 55" sono stati stimati a partire dal mix energetico al 2030, 2040 e 2050 riportato nella strategia nazionale di lungo termine.

Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti ed Enel Foundation su dati Eurostat, 2024

La Sustainable & Smart Mobility Strategy europea ha l'ambizione di far crescere del +25% il trasporto idroviario per raggiungere i target

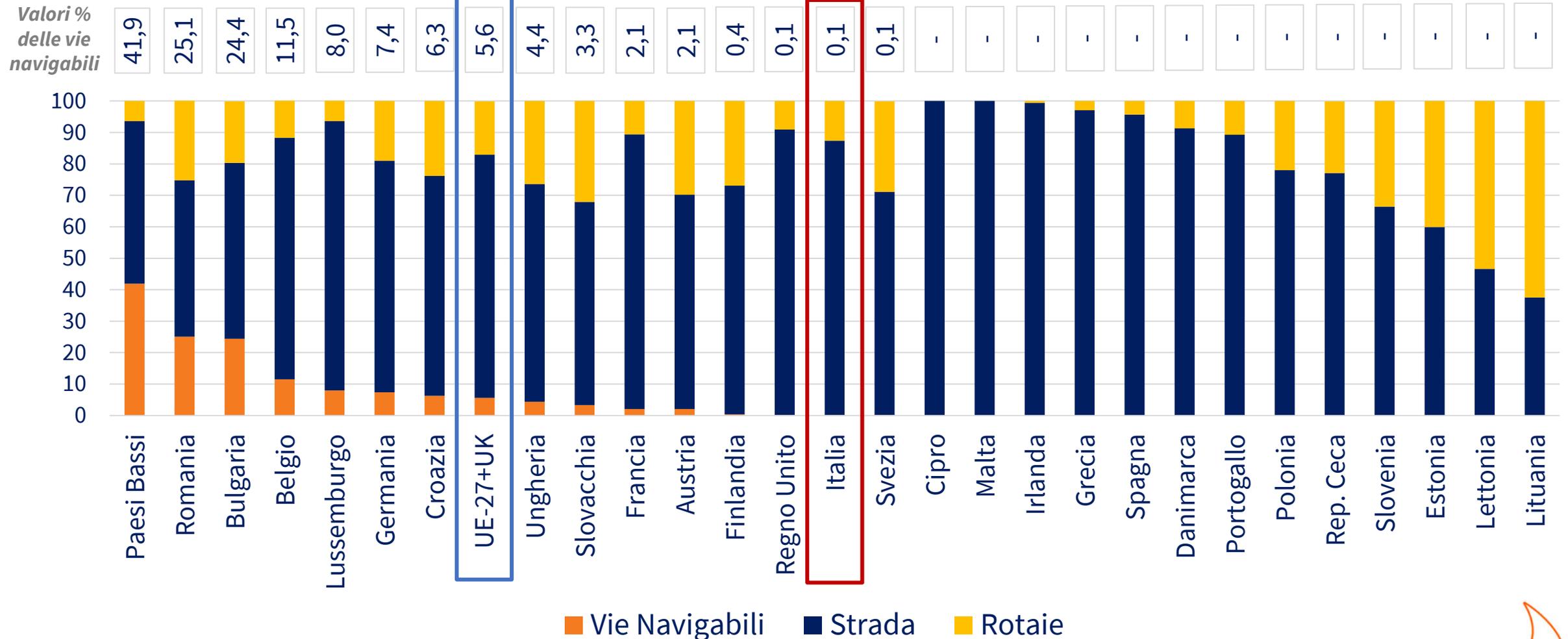


Messaggio 2

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

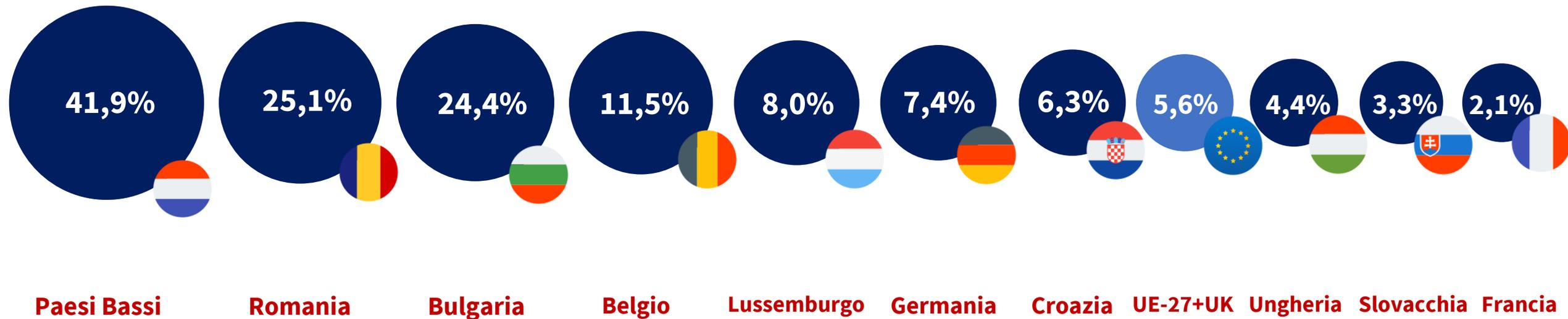
Il trasporto per vie navigabili interne è principalmente sfruttato nei Paesi Bassi, Bulgaria e Romania

Incidenza dei canali di trasporto interno di merci (strada, rotaie e vie navigabili) nei Paesi UE-27+UK
(valori %), 2022



Il trasporto idroviario di merci vale lo 0,1% del totale in Italia, rispetto alla media UE-27+UK del 5,6%

Quota del trasporto merci per vie navigabili interne sul totale del trasporto merci interno nei primi 10 Paesi UE-27+UK (valori %), 2022 o ultimo anno disponibile



In Italia il canale più utilizzato per il trasporto domestico di merci è quello su **strada** che si attesta intorno all'**87% dei trasporti interni nazionali**

Il **trasporto interno per vie idroviarie** incide solo per lo **0,1% del trasporto totale nazionale di merci**

Paesi Bassi e Germania: due modelli virtuosi (1/2)

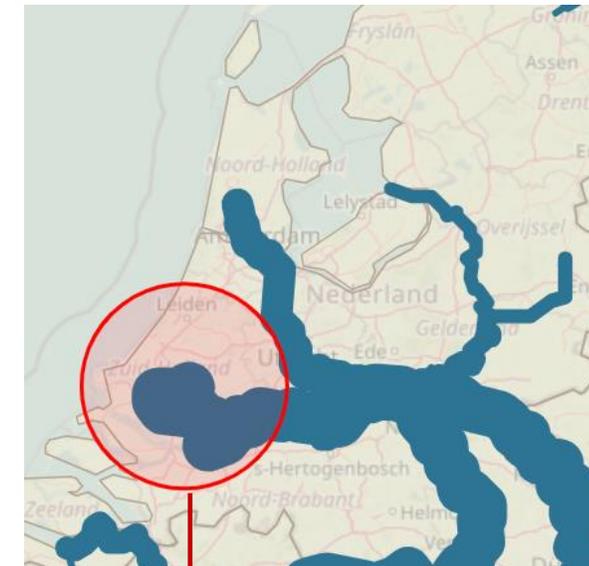
IL MODELLO OLANDESE



Per loro natura, i Paesi Bassi conservano un rapporto di **simbiosi con le acque** del mare del Nord, trasformate in canali idroviari e d'irrigazione

Dal 2000, il sistema idroviario è tornato al centro dei piani di sviluppo strategico, beneficiando di fondi per un valore medio annuo di **€ 500 milioni**, indirizzati a:

- «**River Information Service**»: installazione di sistemi digitali per la gestione del traffico fluviale e di parziale automazione delle navi (progetto Avatar)
- «**Smart Logistics**»: supporto alla modernizzazione delle flotte, in particolare verso l'ottimizzazione dei carichi e la loro tracciabilità
- «**Binnenvaart 2030 Strategy**»: estensione del sistema idroviario volto ad aumentare l'efficienza delle connessioni tra i porti principali del Paese, quelli di Rotterdam e Amsterdam, e i porti minori interni
- **Zone Logistiche Semplificate** istituite nelle aree adiacenti a canali



Il **porto di Rotterdam** è il più grande hub per il trasporto idroviario integrato di merci, con circa **mezzo milione di tonnellate di traffico giornaliero**

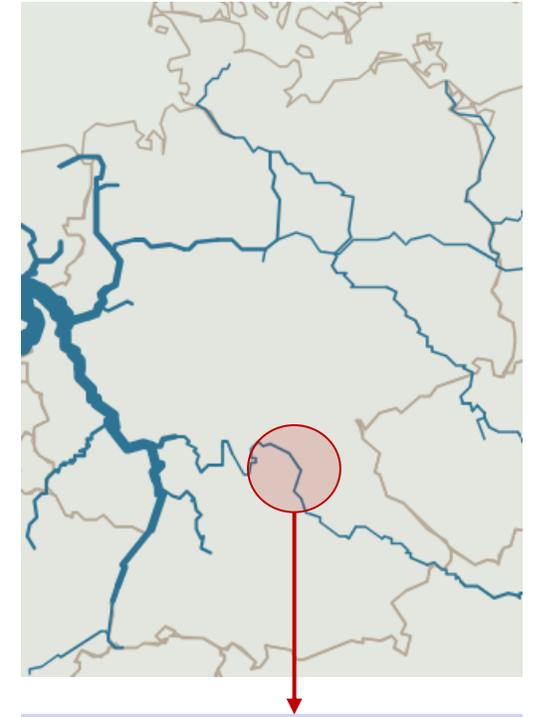
Paesi Bassi e Germania: due modelli virtuosi (2/2)

IL MODELLO TEDESCO



La Germania gode di una **posizione centrale** nel trasporto idroviario europeo, disponendo di oltre **100 porti interni** coordinati da un efficiente sistema multimodale. Tra le principali politiche attuate:

- **€ 120 milioni** per l'ampliamento della rete idroviaria di trasporto integrato di merci e della navigabilità dei canali
- Bundesverkehrswegeplan (BVWP), programma di incentivi a medio-lungo periodo (10/15 anni):
 - **Collaborazione pubblico-privato** per la **costruzione di navi**: il governo fornisce sussidi o prestiti a basso interesse ai privati, che investono capitali nel progetto con l'impegno di coprire specifiche tratte strategiche
 - Normative specifiche sull'**obbligo di utilizzo dell'idrovia per i trasporti eccezionali** (ove disponibile)



Il canale di **connessione Reno-Danubio** rende la Germania il centro nevralgico del trasporto idroviario europeo

Ciononostante, il modello tedesco è caratterizzato da un'alta **esposizione alla siccità** e al conseguente sovraffollamento di navi nel fiume Reno

Messaggio 3

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** e garanzia di destinazione delle merci su tempi certi e programmabili. Il suo utilizzo è cresciuto del **+160% dal 2015**

In Italia il sistema idroviario interno si sviluppa attorno al bacino idroviario del Nord Italia

- In Italia, il sistema di trasporto idroviario interno di merci è strutturato geograficamente attorno all'area del **fiume Po**, dei corsi d'acqua suoi **affluenti** e dei **canali navigabili**
- Le **Regioni** coinvolte nel sistema idroviario sono Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Friuli Venezia Giulia
- I principali **poli infrastrutturali** sono situati a valle, nelle città di Cremona, Mantova, Rovigo e Ferrara, con il porto di Venezia ad aprire la strada ai corridoi internazionali

Tassello chiave del sistema idroviario interno in Italia è il **Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante**, l'unico a garantire la **navigabilità a scopo commerciale**



BACINO IDROVIARIO DEL NORD ITALIA

In Italia il trasporto idroviario interno si sviluppa attorno al sistema idroviario padano-veneto

Le infrastrutture dell'Asta Navigabile si concentrano attorno a **due poli, a monte e a valle** del canale:



Allo stato attuale, sul Fiume Po la navigazione è garantita in discesa per circa 240 giorni l'anno, mentre sull'idrovia Mantova-Adriatico 365 giorni l'anno, in entrambi i sensi

Nonostante l'effetto del cambiamento climatico, il canale Fissero–Tartaro–Canalbianco–Po di Levante mantiene la navigabilità per tutto l'anno

Anche nel 2022, nonostante la siccità più rilevante della storia italiana, il **Canale Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante** ha mantenuto la navigabilità per **365 giorni**

Controllo del flusso dell'acqua

I canali artificiali, grazie ad un sistema di conche, permettono un **controllo più accurato** del flusso dell'acqua rispetto ai fiumi naturali

Minore impatto delle condizioni meteorologiche estreme

Mentre i fiumi naturali possono subire inondazioni o riduzioni significative del livello dell'acqua, i canali artificiali, con le loro strutture di controllo come chiuse e dighe, si mantengono **stabili**

Miglioramento della pianificazione e della logistica

La stabilità offerta dai canali artificiali facilita una **pianificazione più accurata e affidabile delle operazioni di trasporto**

Efficienza energetica

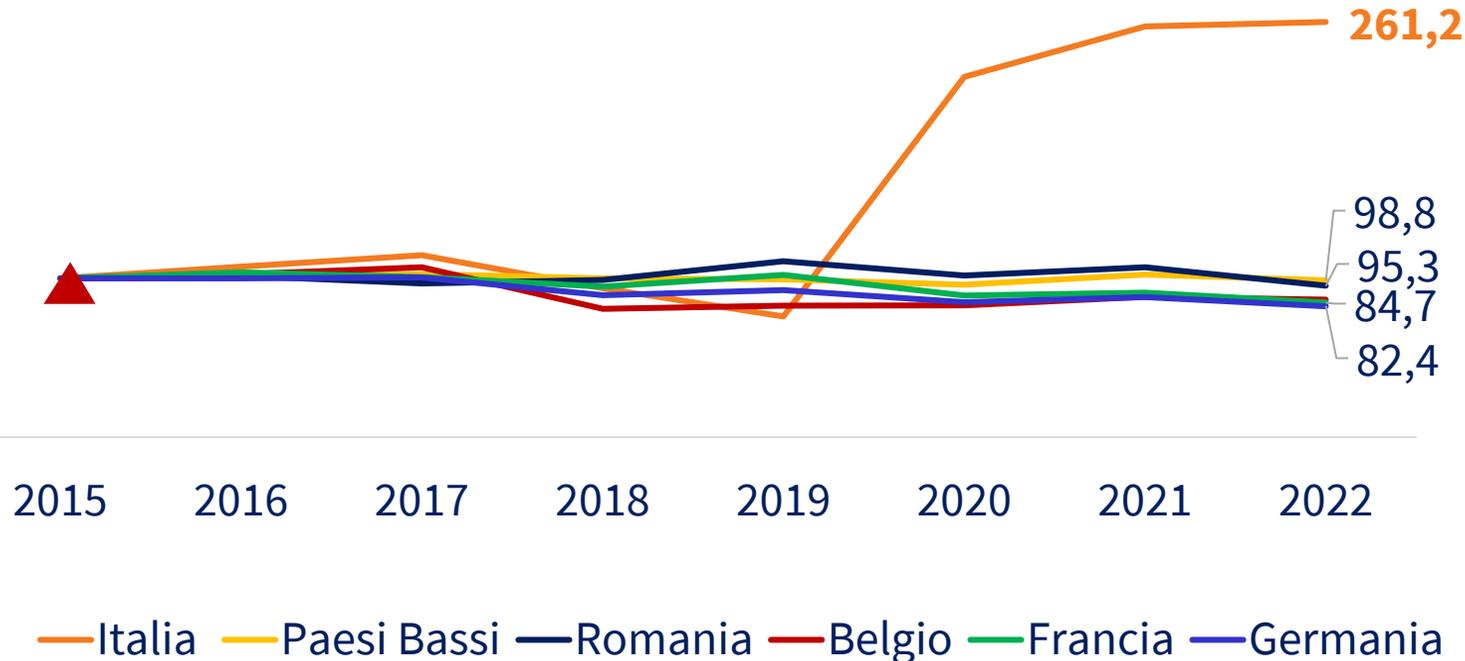
La possibilità di mantenere un flusso costante nei canali artificiali permette di ottimizzare l'uso di risorse energetiche per il trasporto navale generando un **minore consumo di carburante**

Protezione degli ecosistemi fluviali naturali

Utilizzando canali artificiali per il trasporto merci, si riduce la pressione sui fiumi naturali, contribuendo a **preservare i loro ecosistemi**

Le merci transitanti per il sistema idroviario sono aumentate del +160% dal 2015

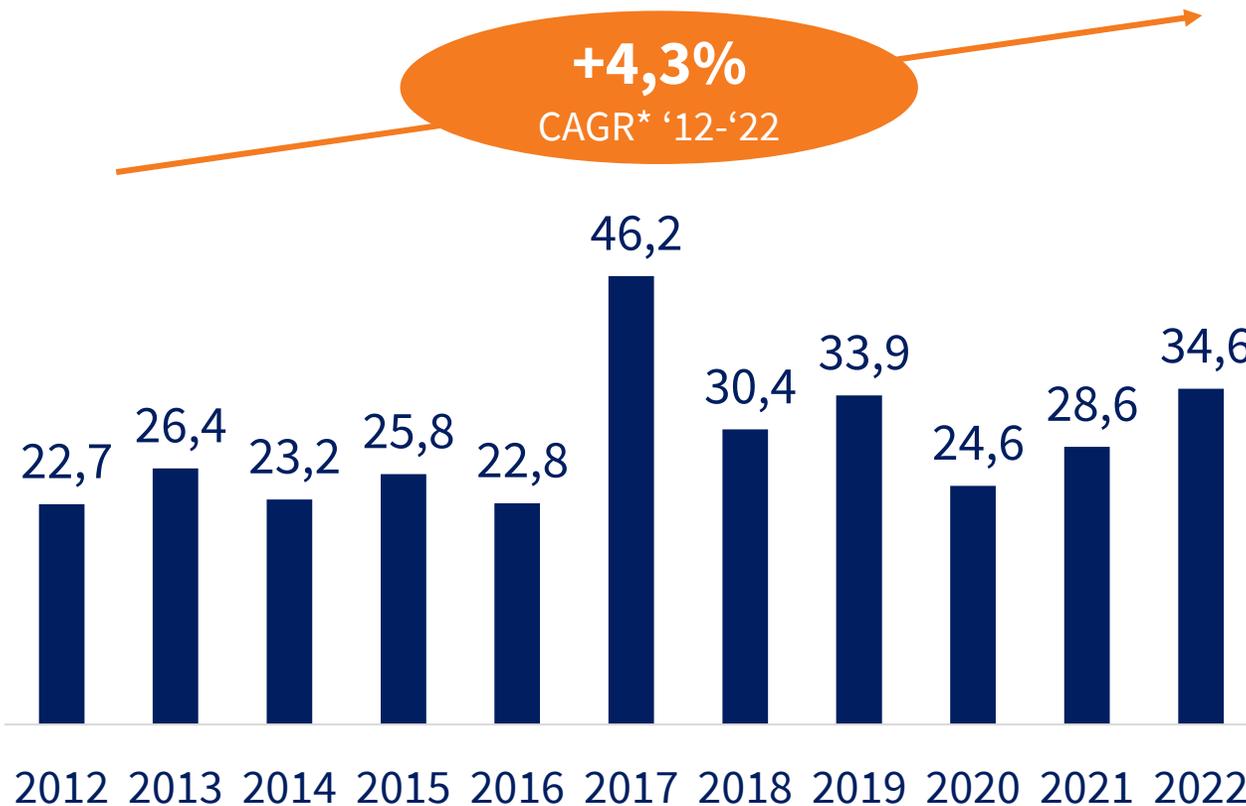
Volumi di merci trasportate attraverso sistemi idroviari per i primi 5 Paesi europei e l'Italia (valore indice, 2015=100), 2015-2022



Paese	Merce trasportata (milioni di tonnellate)
PAESI BASSI	345,5
GERMANIA	182,4
BELGIO	163,0
FRANCIA	53,2
ROMANIA	28,6
ITALIA	1,0

La crescita media decennale del Valore Aggiunto nel trasporto fluviale di merci è +4,3%, superiore ai macrosettori di riferimento

Andamento del Valore Aggiunto nel trasporto fluviale di merci in Italia (val. assoluto), 2012-2022e



Benchmarking tra la filiera del trasporto fluviale di merci in Italia e i comparti nazionali (CAGR*), 2012-2022e



Messaggio 4

Per la prima volta, The European House – Ambrosetti ha ricostruito la filiera estesa del sistema idroviario, che coinvolge **25 macro-settori** economici e genera 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

Il bacino idroviario del Nord Italia si inserisce nel sistema di trasporto integrato di merci e attiva 25 macro-filiere da monte a valle

Filiere attivate a monte

Codici Ateco 05-06-07-08-09
Estrazione di minerali da miniere e cave

Codice Ateco 46
Commercio all'ingrosso (esclusi autoveicoli motocicli)

Codici Ateco 55
Servizi di alloggio

Codici Ateco 56
Servizi di ristorazione

Codice Ateco 80
Servizi di vigilanza ed investigazione

Codice Ateco 81
Servizi di manutenzione di edifici e paesaggio

Trasporto idroviario integrato di merci



Sistema idroviario



Codice Ateco 50.4
Trasporto di merci su vie d'acqua interne

Codice Ateco 49.2
Trasporto ferroviario di merci

Codice Ateco 49.41
Trasporto di merci su strada

Codice Ateco 50.2
Trasporto marittimo e costiero di merci

Codice Ateco 51.21
Trasporto aereo di merci

Codice Ateco 52.24
Movimentazione merci

Codice Ateco 52.29
Spedizionieri e intermediari logistici della distribuzione merci

Filiere attivate a valle



Codici Ateco 01.1-3-6
Settori agricoli

Codici Ateco 01.4-9
Caccia e allevamento di animali

Codici Ateco 03
Pesca e Acquacoltura

Codici Ateco 10.1-3-5-6-9
Industria Alimentare

Codici Ateco 13.1-3
Industria Tessile: filatura di fibre e finissaggio

Codice Ateco 14
Pelletteria e confezioni di articoli di abbigliamento

Codice Ateco 16.2
Industria di legno, sughero, paglia e intrecci

Codici Ateco 20.2-4-6
Fabbricazione di prodotti chimici

Codici Ateco 24.1-2-5
Metallurgia

Codice Ateco 26.7
Strumenti fotografici e fabbricazione ottica

Codici Ateco 28.21-3
Caldaie e macchinari di supporto

Codici Ateco 32.2-3
Strumenti musicali e articoli sportivi

Produzione di Idrogeno da fonti rinnovabili

Una fotografia al 2022 della filiera del trasporto idroviario integrato di merci, concentrata nel bacino del Nord Italia

Descrizione delle principali variabili della filiera del trasporto idroviario integrato di merci (valore assoluto), 2022e



€292,3 milioni
di fatturato

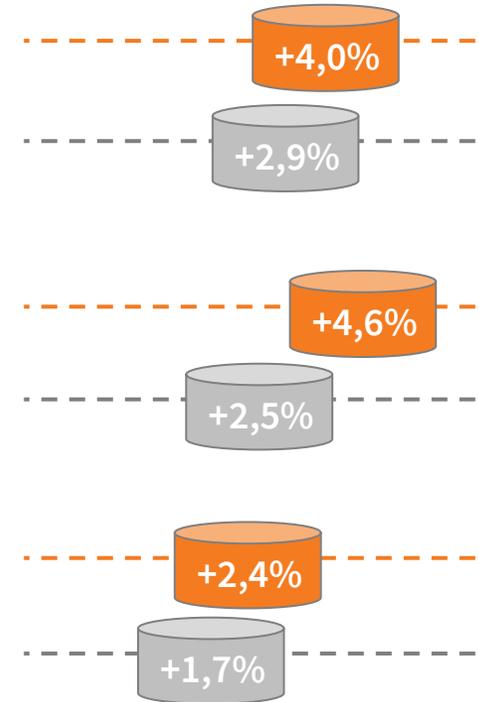


€94,9 milioni di
Valore Aggiunto



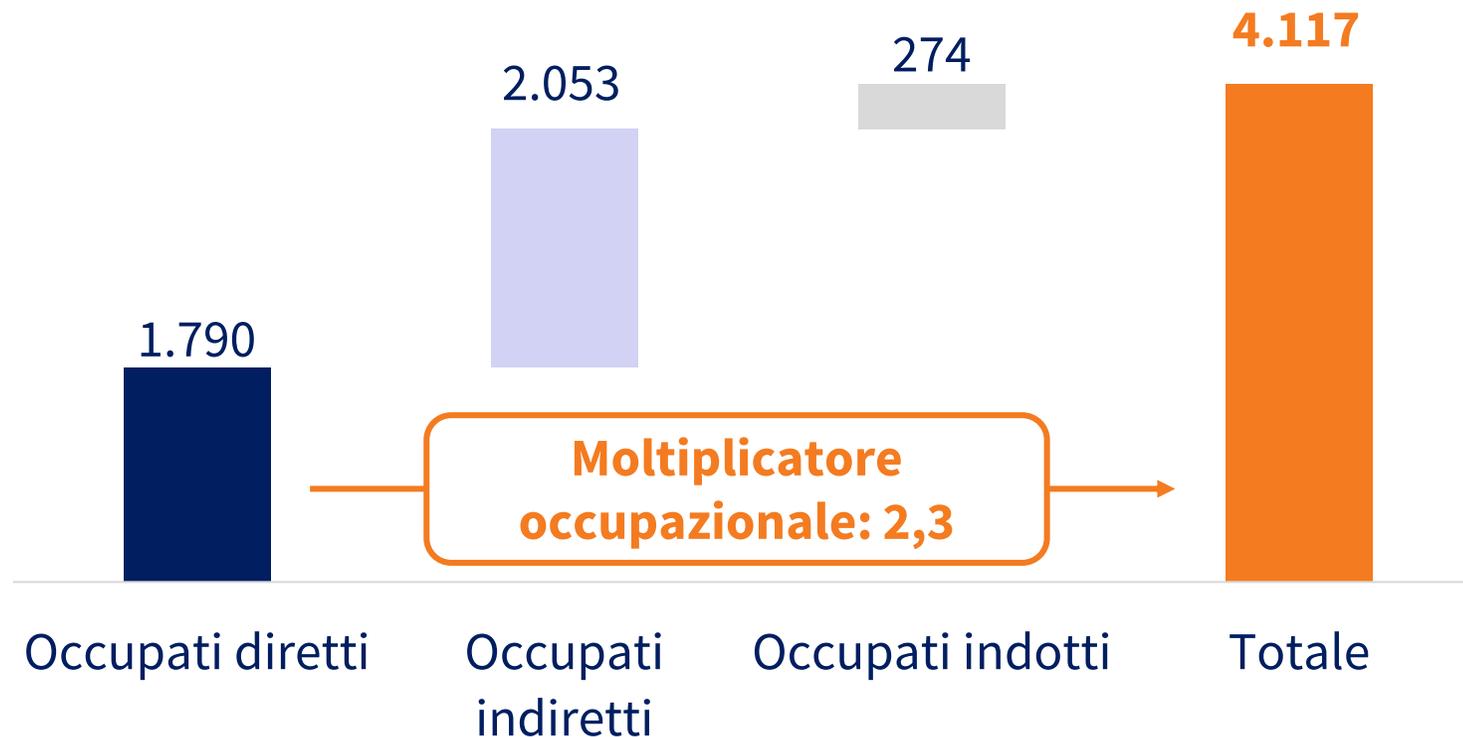
1.790
occupati

Benchmarking tra la filiera del trasporto idroviario integrato di merci e il comparto dei trasporti nazionale (CAGR*), 2012-2022e



Il trasporto integrato di merci garantisce lavoro a 4.117 persone nel Nord Italia, per effetto di un moltiplicatore occupazionale di 2,3

Occupazione diretta, indiretta e indotta del sistema del trasporto idroviario integrato di merci nel bacino dell'Italia del Nord (migliaia), 2022



Tramite l'attivazione delle catene di fornitura e subfornitura, il sistema del trasporto integrato di merci genera nel Nord Italia un totale di

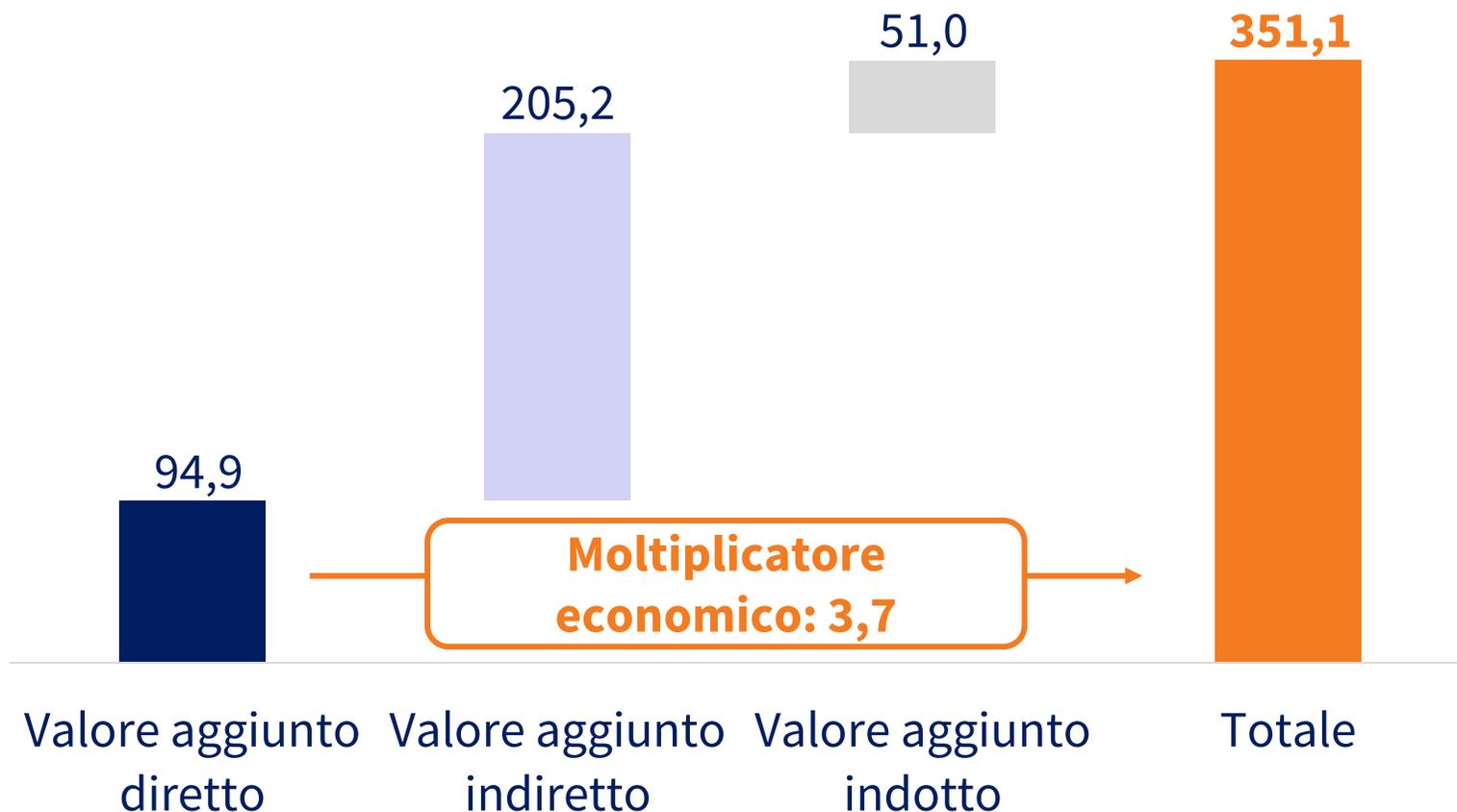
4.117
occupati

Per ciascun lavoratore attivo nel trasporto integrato di merci nel Nord Italia, se ne attivano

1,3 aggiuntivi
nell'intera economia

Il trasporto integrato di merci produce un impatto complessivo sul PIL di €351,1 milioni, per effetto di un moltiplicatore economico di 3,7

Valore Aggiunto diretto, indiretto e indotto del trasporto idroviario integrato di merci nel bacino dell'Italia del Nord (milioni di Euro), 2022



Tramite l'attivazione delle catene di fornitura e subfornitura, il sistema del trasporto integrato di merci genera nel Nord Italia un Valore Aggiunto totale di

€351,1 milioni

Per ogni Euro di Valore Aggiunto generato dal sistema del trasporto integrato di merci nel Nord Italia, se ne attivano

€2,7 aggiuntivi nell'intera economia

Investire nel trasporto idroviario integrato di merci contribuisce in modo significativo alla competitività territoriale e nazionale

Moltiplicatore economico a confronto con altri settori italiani (moltiplicatore), 2022

Sistema del trasporto idroviario integrato di merci nel bacino dell'Italia del Nord

Lavori di costruzione e opere d'ingegneria civile

Servizi di alloggio e ristorazione

Servizi postali e di corriere



vs.



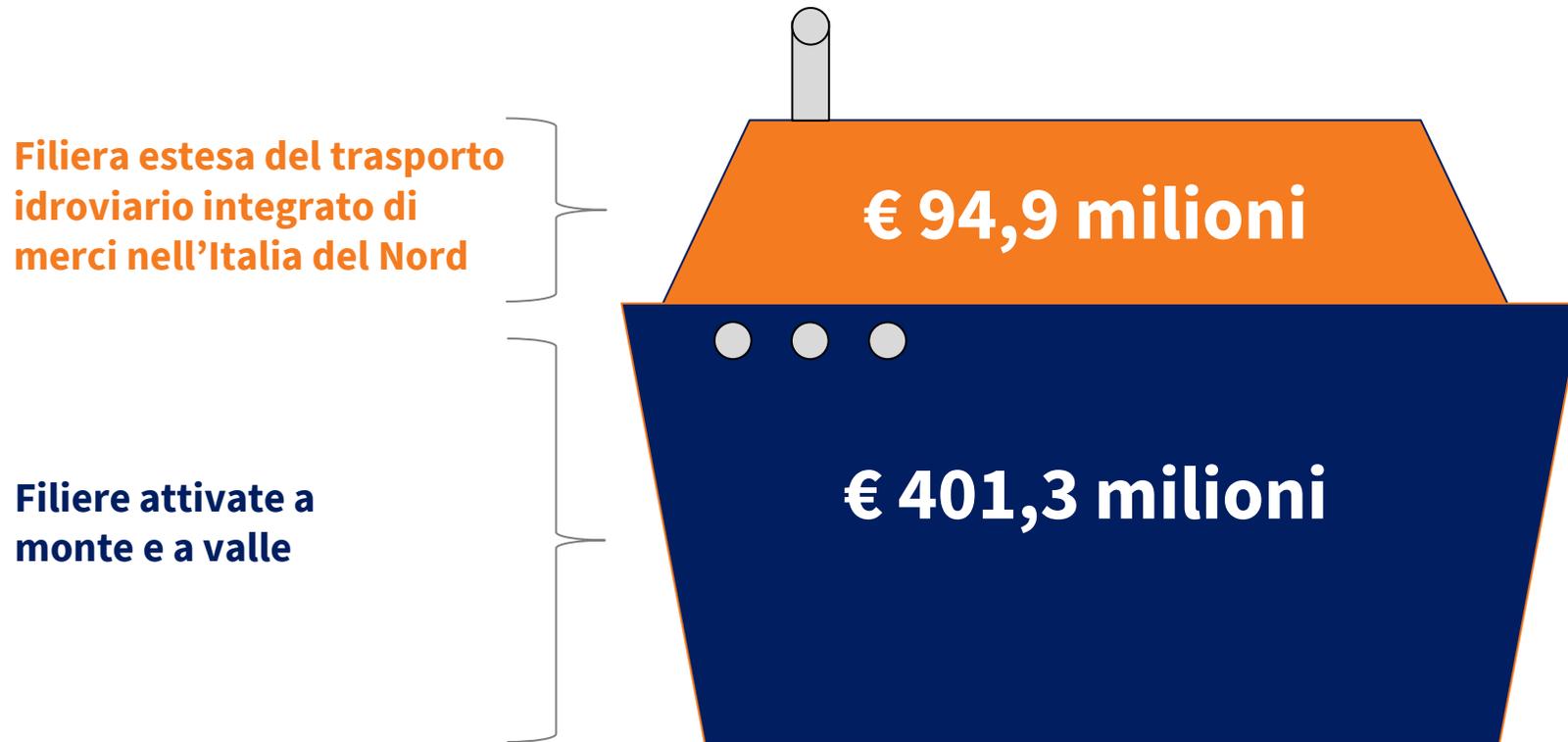
Dimensionamento rispetto alla filiera d'interesse

+29%

+60%

+60%

Nel complesso €496,2 milioni di Valore Aggiunto sono abilitati dal sistema del trasporto idroviario integrato di merci italiano



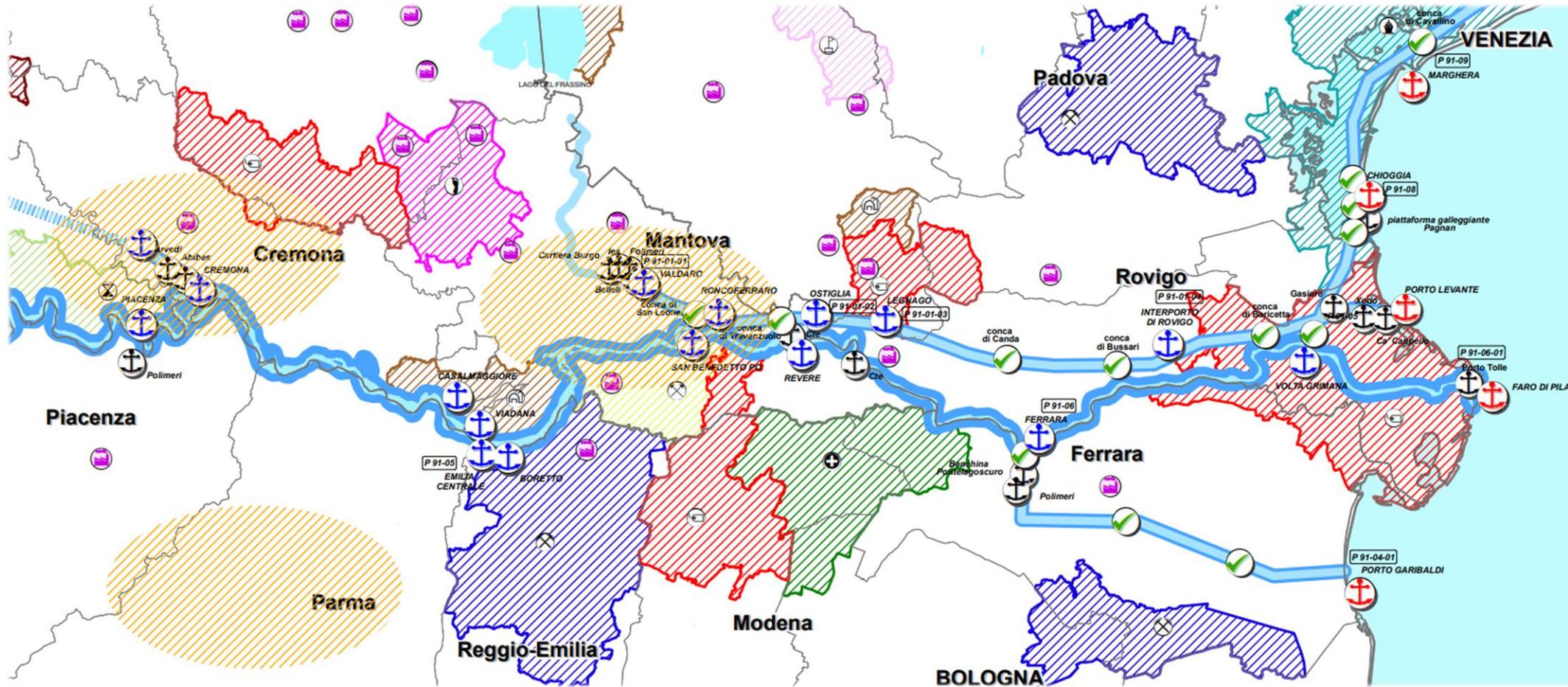
Il sistema del trasporto integrato nel Nord Italia, esteso a monte e a valle, sostiene la generazione di **€496,2 milioni** di Valore Aggiunto ...

...circa il **3%** del PIL delle Province di Mantova e Rovigo

Il trasporto idroviario integrato di merci è una risorsa fondamentale per i numerosi **distretti produttivi a valle** dell'Asta Navigabile, con un Valore Aggiunto totale abilitato pari a **145,1 milioni di Euro**, che necessita dell'idrovia per essere generato

L'attività del sistema idroviario attraverso un territorio ricco di cluster industriali

Distretti industriali lungo il sistema idroviario padano-veneto (valori %), ultimo anno disponibile



DISTRETTI

- Agroalimentare
- Attività marittime
- Biomedicale
- Calza
- Chimica
- Gomma
- Meccanica
- Metalmeccanico
- Legno-Arredamento
- Pelletteria
- Prodotti in metallo
- Tessile
- Porti fluviali
- Porti marittimi
- Porti privati
- Conche di navigazione
- Poli produttivi
- Canali navigabili

Focus: oltre €60 mln di Valore Aggiunto del comparto agroalimentare sono sostenuti dalla rete di trasporto idroviario integrato

Filiera attivate a valle

Codici Ateco 01.1-3-6
Settori agricoli

Codici Ateco 01.4-9
Caccia e allevamento di animali

Codici Ateco 03
Pesca e Acquacoltura

Codici Ateco 10.1-3-5-6-9
Industria Alimentare

Codici Ateco 13.1-3
Industria Tessile: filatura di fibre e finissaggio

Codice Ateco 14
Pelletteria e confezioni di articoli di abbigliamento

Codice Ateco 16.2
Industria di legno, sughero, paglia e intrecci

Codici Ateco 20.2-4-6
Fabbricazione di prodotti chimici

Codici Ateco 24.1-2-5
Metallurgia

Codice Ateco 26.7
Strumenti fotografici e fabbricazione ottica

Codici Ateco 28.21-3
Caldaie e macchinari di supporto

Codici Ateco 32.2-3
Strumenti musicali e articoli sportivi

Produzione di Idrogeno da fonti rinnovabili

- Il comparto **agroalimentare** è un asset rilevante per le Province bagnate dall'idrovia Fissero–Tartaro–Canalbianco–Po di Levante: pesa il **5,1% del PIL** del territorio
- **61,5 milioni di Euro di Valore Aggiunto** dalla **filiera agroalimentare** in queste aree non potrebbero essere generati senza il supporto del trasporto idroviario integrato
- Particolarmente strutturato lungo l'idrovia è il **commercio di granaglie e mangimi**, capace di garantire forniture anche in periodi di crisi logistiche internazionali (es. grano Ucraina)
- L'assenza di una strutturata **catena del freddo** volta a garantire l'approvvigionamento di prodotti freschi rende necessaria l'installazione di hub logistici di stoccaggio e trasporto volti ad assicurare l'**integrità di prodotti finiti** da monte a valle

Focus: Tra le filiere attivate a valle si sottolinea la potenziale produzione di idrogeno da fonti rinnovabili nelle Hydrogen Valley (1/2)

Filiera attivate a valle

Codici Ateco 01.1-3-6
Settori agricoli

Codici Ateco 01.4-9
Caccia e allevamento di animali

Codici Ateco 03
Pesca e Acquacoltura

Codici Ateco 10.1-3-5-6-9
Industria Alimentare

Codici Ateco 13.1-3
Industria Tessile: filatura di fibre e finissaggio

Codice Ateco 14
Pelletteria e confezioni di articoli di abbigliamento

Codice Ateco 16.2
Industria di legno, sughero, paglia e intrecci

Codici Ateco 20.2-4-6
Fabbricazione di prodotti chimici

Codici Ateco 24.1-2-5
Metallurgia

Codice Ateco 26.7
Strumenti fotografici e fabbricazione ottica

Codici Ateco 28.21-3
Caldaie e macchinari di supporto

Codici Ateco 32.2-3
Strumenti musicali e articoli sportivi

Produzione di Idrogeno da fonti rinnovabili

- La **produzione di idrogeno da fonti rinnovabili** è un settore dal potenziale significativo per la competitività territoriale
- Le **Hydrogen Valley** di **Valdaro** (MA) e l'**Hydrogen Park** di **Porto Marghera** (VE) rappresentano un progetto all'avanguardia per la **transizione sostenibile**. I nuovi poli industriali produrranno oltre **1.500 tonnellate di idrogeno** l'anno da fonti rinnovabili, evitando emissioni per **oltre 14.000 tonnellate** di CO₂
- L'Hydrogen Valley mantovana è un complesso ecosistema composto da diverse iniziative, la maggior parte sviluppate con **partnership tra il settore pubblico e i privati** con **investimenti attesi complessivamente pari a circa €65/70 milioni** (es. **Hymantovalley***)



Focus: Tra le filiere attivate a valle si sottolinea la potenziale produzione di idrogeno da fonti rinnovabili nelle Hydrogen Valley (2/2)

Lo sviluppo di **sinergie a valle dei distretti industriali** garantirebbe esternalità positive lungo tutta l'Asta Navigabile, con importanti ricadute economiche e sociali nella competitività dei territori

1

Utilizzo di idrogeno come carburante

La navigazione lungo i canali godrebbe di un'importante spinta verso la decarbonizzazione, in un settore dalla difficile elettrificazione

2

Distribuzione dell'idrogeno come forma di energia

per le aziende facenti parte di distretti industriali lungo l'Asta Navigabile, così da incentivare investimenti futuri e pianificazioni urbanistiche

3

Sviluppo di connessioni intermodali

Le idrovie padano-venete potrebbero sviluppare importanti rapporti commerciali con paesi del Nord Africa e del Medio Oriente per l'idrogeno in entrata

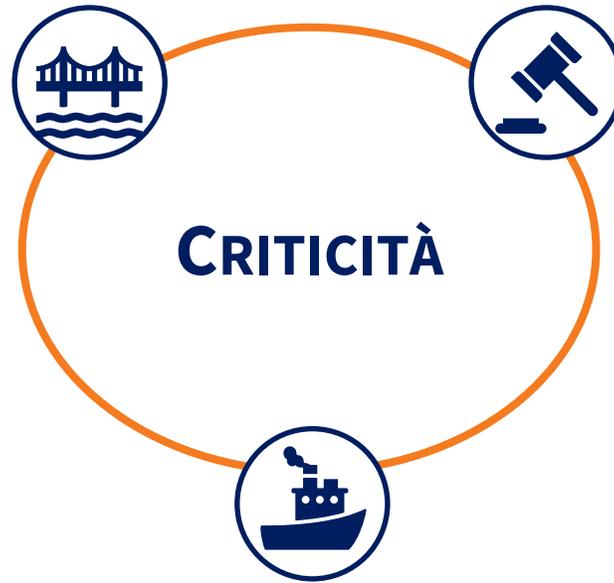
Messaggio 5

Ostacoli normativi, vincoli infrastrutturali e una flotta poco efficiente sono le principali sfide da indirizzare per rilanciare il trasporto idroviario in Italia

Lo sviluppo del pieno potenziale del trasporto idroviario integrato di merci lungo l'Asta Navigabile è frenato da alcuni fattori ostativi

VINCOLI INFRASTRUTTURALI

Le infrastrutture lungo le vie navigabili **limitano la capacità** di portata delle imbarcazioni di navigazione fluviale



OSTACOLI NORMATIVI

Le **attuali regolamentazioni** sulla navigabilità dei corsi d'acqua fluviali, sull'integrazione con la navigazione marittima e sull'erogazione dei fondi ostacolano l'efficientamento del settore

INEFFICIENZA DELLA FLOTTA

Le imbarcazioni attuali **non sono competitive** rispetto ai competitor europei

Si riscontrano alcuni limiti normativi che ostacolano lo sviluppo del settore idroviario...

OSTACOLI
NORMATIVI

IDROBONUS

Decreto MIT n. 476/2020 "Aiuti per la valorizzazione del trasporto di merci per vie navigabili interne e vie fluvio-marittime"

Tra le criticità:

- Accesso alla domanda solo per imbarcazioni iscritte al **registro della navigazione interna**
- **Frammentazione delle domande** perché in carico alla clientela e non ai natanti

5,4% dei fondi erogati nel 2022, di €2 mln stanziati solo €108.300 sono stati erogati

INCENTIVI PER IL CARBURANTE

Non sono state adottate misure per gli operatori che intendono **accedere alle nuove tecnologie** che consentono la propulsione con l'idrogeno o combustibili HVO

Rallentamento della transizione sostenibile del settore

ESTENSIONE DELLA NAVIGAZIONE PROMISCUA

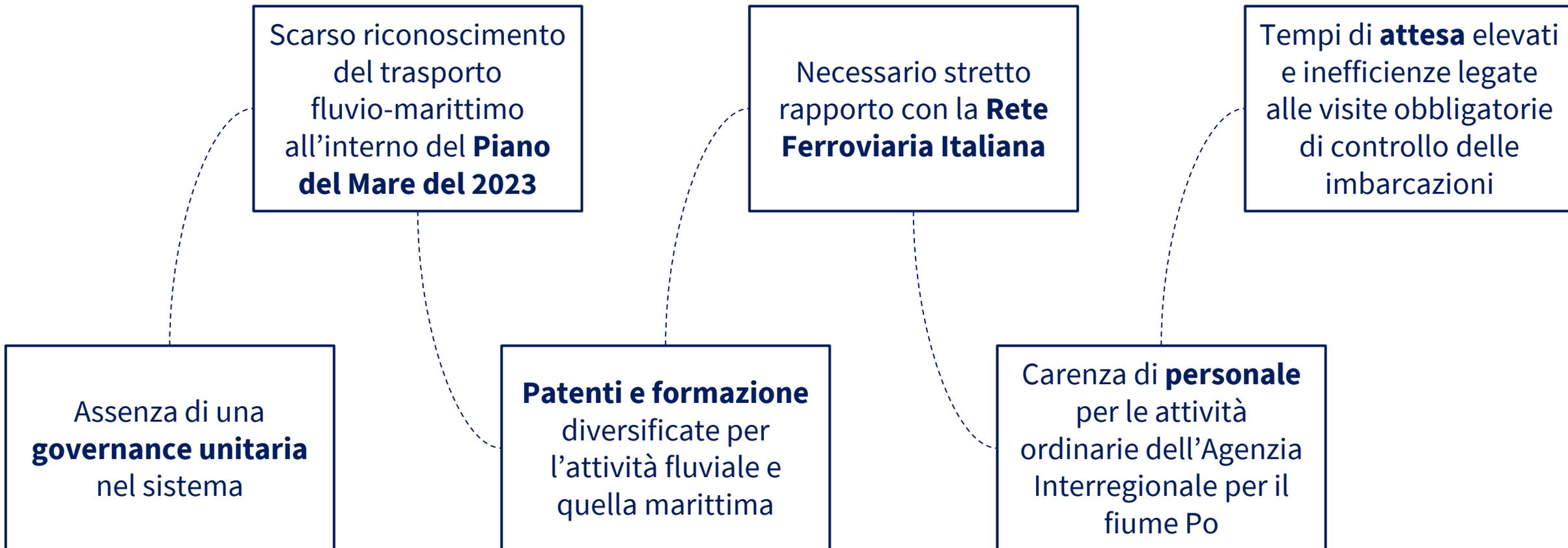
Art. 24 del Codice della Navigazione

Ad oggi la navigazione interna è permessa solo **entro 1 miglio** dalla costa, si ambisce all'estensione **fino a 3 miglia**

Ostacolo all'estensione delle tratte percorribili e obbligo di rotture di carico

...a cui si aggiungono inefficienze e carenze nel sistema di governance

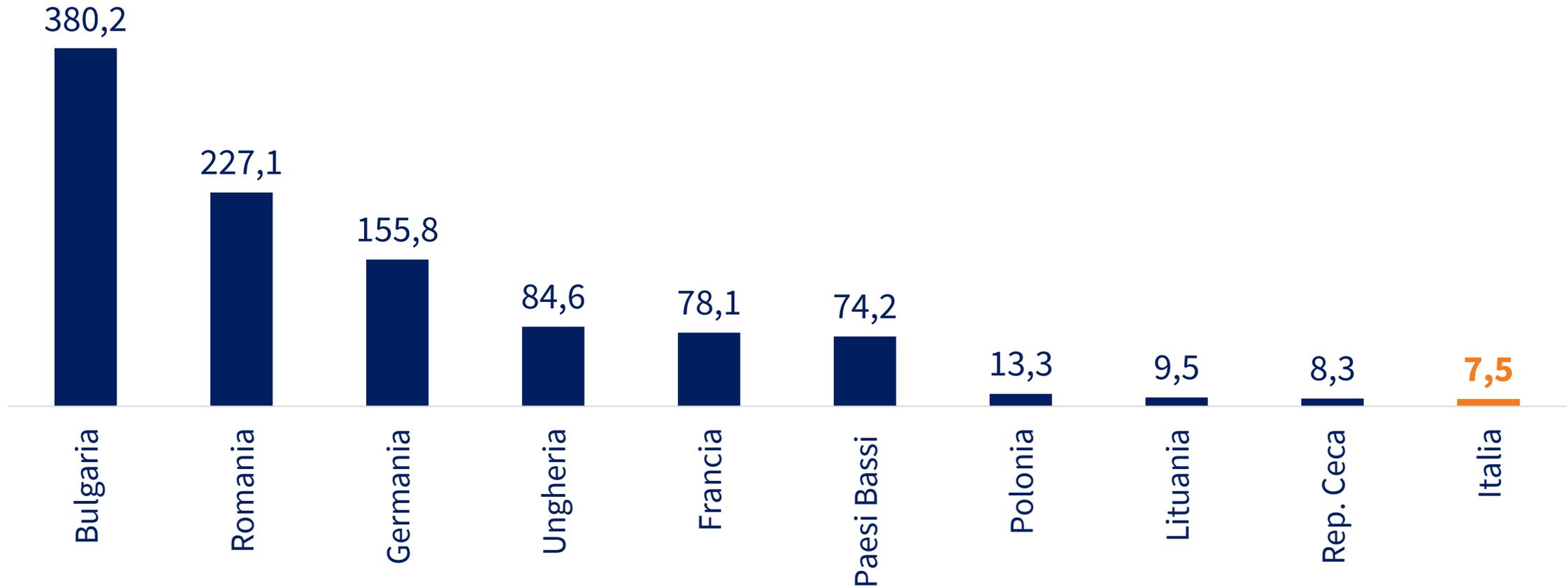
OSTACOLI
NORMATIVI



I volumi medi trasportati per imbarcazione evidenziano come l'Italia possieda una flotta mediamente di piccole dimensioni

INEFFICIENZA
DELLA FLOTTA

Valore medio delle tonnellate trasportate per imbarcazione per i top-10 Paesi UE-27
(migliaia di tonnellate/numero imbarcazioni), 2022



Le acque del Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante hanno navigabilità limitata anche a causa di vincoli infrastrutturali (1/2)

OSTACOLI INFRASTRUTTURALI

- Lungo il sistema idroviario italiano persistono alcuni **ostacoli infrastrutturali** che limitano il traffico di merci, tra quelli individuati come prioritari su cui agire:
 - **Ponte di Zelo**
 - **Ponte ferroviario Arquà Polesine**
 - **Ponte stradale Calà del Moro**
 - **Ponte ferroviario Rovigo-Chioggia**
 - **Ponte stradale Trecenta**
 - **Ponte stradale Rantin**
- Le criticità sono generate dall'**ampiezza** del canale in alcuni punti e dall'**altezza** ridotta dei ponti che non permette il passaggio di imbarcazioni di grandi dimensioni
- L'obiettivo è quello di portare l'altezza libera sotto i ponti a circa 7 m per garantire il transito di imbarcazioni di **Classe V** (CEMT) che consentirebbe una **capacità di transito merci** di circa **x5** rispetto ad oggi

La presenza di ostacoli infrastrutturali lungo il percorso limita la stazza delle imbarcazioni autorizzate, implicando la necessità di **rotture di carico** all'incontro con il sistema marittimo

Tutto ciò comporta **costi aggiuntivi** per il trasporto che rendono sempre più difficile garantire l'economicità della pratica

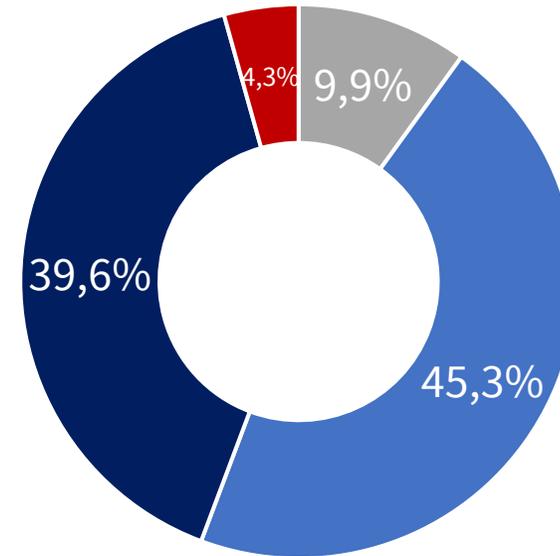
Le acque del Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante hanno navigabilità limitata anche a causa di vincoli infrastrutturali (2/2)

OSTACOLI
INFRASTRUTTURALI

La principale criticità nella **gestione e manutenzione** del canale risulta relativa ai **corpi idrici fluviali**:

- Nel sottobacino dell'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante ne sono presenti **101**
- L'accumulo di **sedimenti** e l'**insabbiamento** alla foce o in prossimità delle chiuse riduce la **profondità** utile
- Nelle sponde del canale, l'**erosione** e la presenza di vegetazione riduce la **larghezza** effettiva del canale
- Le opere di dragaggio necessarie comportano ulteriori problematiche relative allo **smaltimento del materiale di scavo**

Classificazione* dello stato di salute dei corpi idrici fluviali (valori %), 2021



■ Buono ■ Sufficiente ■ Scarso ■ Cattivo

Quasi la metà dei corpi fluviali sono in **scarso o cattivo stato**

È necessaria la pianificazione di un **programma regolare di dragaggio**, specialmente in prossimità della foce del Fiume Po

Messaggio 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

Il potenziale del trasporto idroviario è stato analizzato nell'ottica di comprenderne i benefici socio-economici e ambientali

- A partire dal tracciamento empirico delle merci movimentate tramite il sistema idroviario, nello Studio sono stati quantificati i volumi potenziali e il beneficio economico, sociale e ambientale della messa a terra degli **investimenti** stimati:
 - I **volumi potenziali** derivano dall'ipotesi che gli investimenti previsti permettano un efficientamento dei tempi di percorrenza, l'annessione di nuove infrastrutture e la navigabilità di imbarcazioni di classe V, come riscontrato dal lavoro di ingaggio di stakeholder di riferimento
 - La stima di un **Valore Aggiunto potenziale** della rete è stata ricostruita a partire dalla correlazione tra l'andamento delle merci e la risposta economica del settore nell'ultimo decennio
 - La stima del ritorno **sociale** deriva dal rapporto tra la crescita media del Valore Aggiunto e quella occupazionale del settore
 - La quantificazione dei **benefici ambientali** derivabili dal trasporto fluviale misura in termini di CO₂ le emissioni derivanti dal trasporto sulla rete idroviaria, trasformando il valore in CO₂ in valore monetario utilizzando il «social cost of carbon»

Il rationale per la quantificazione dei benefici attesi dall'attività di efficientamento del sistema idroviario italiano

Investimenti programmati

- **Ottimizzazione dei tempi** di utilizzo del sistema idroviario
- Rimozione di **ostacoli infrastrutturali**
- **Manutenzione** delle infrastrutture e della rete idroviaria
- Attivazione di **nuovi porti**

Benefici indiretti nell'economia

- **Coinvolgimento di filiere di fornitura e subfornitura** legate al **dispiegamento degli investimenti**, il cui effetto positivo non si limita al sistema idroviario ma crea un impatto in molteplici settori (es. costruzioni)

Benefici diretti per il sistema idroviario

- **Crescita diretta del mercato** attivato dal sistema idroviario con un aumento del traffico merci
- **Benefici ambientali** raggiunti tramite il trasporto delle nuove merci con il sistema idroviario

Orizzonte stimato: **circa 5 anni**

2030

I benefici per il sistema idroviario avvengono tramite investimenti iniziali una tantum e investimenti annuali per mantenere la propria efficienza

Investimenti programmati

Gli investimenti inclusi nel modello hanno due orizzonti temporali:

INVESTIMENTI UNA TANTUM

Rimozione di ostacoli infrastrutturali

(Ponte di Zelo, Ponte di Arquà Polesine, Ponte di Calà del Moro, Ponte Rovigo-Chioggia, Ponte di Trecenta, Ponte di Rantin, ecc.)

Efficientamento dei porti attivi

(es. Porto interno di Rovigo)

Attivazione di nuovi porti

(es. Porto di Valdarò)

Crescita dei distretti settoriali serviti

(es. l'Hydrogen Valley di Valdarò e l'Hydrogen Park di Porto Marghera)

INVESTIMENTI ANNUALI

Opere di manutenzione della rete

(es. dragaggio)

Manutenzione di impianti elettromeccanici

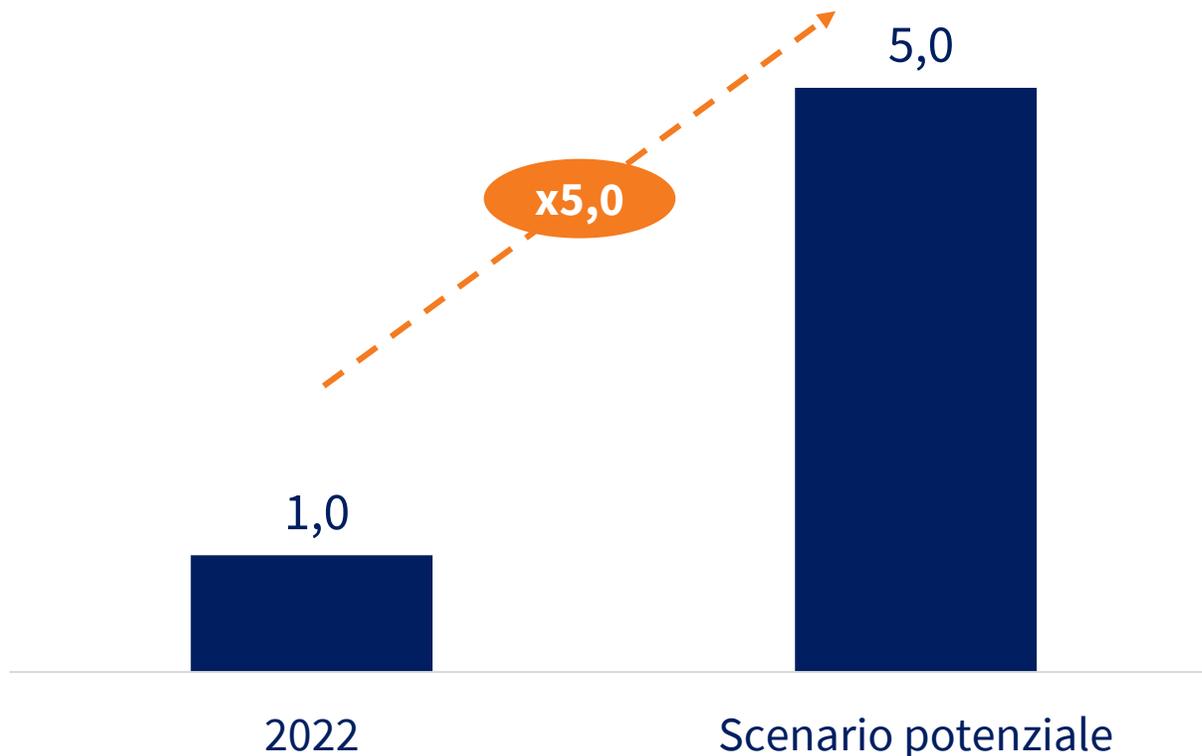
(es. sistemi elettrici e conche)

Ottimizzazione di tratti del fiume Po per consentire una navigabilità stabile durante l'anno, attivando un risparmio nel consumo di carburante (es. navigazione in discesa)

Grazie agli interventi di efficientamento, il volume di traffico merci del sistema idroviario ha importanti margini di crescita, fino a x5 volte

Investimenti programmati

Traffico merci annuale nella rete portuale del sistema idroviario e scenario di efficientamento (milioni di tonnellate), 2022 e 2030



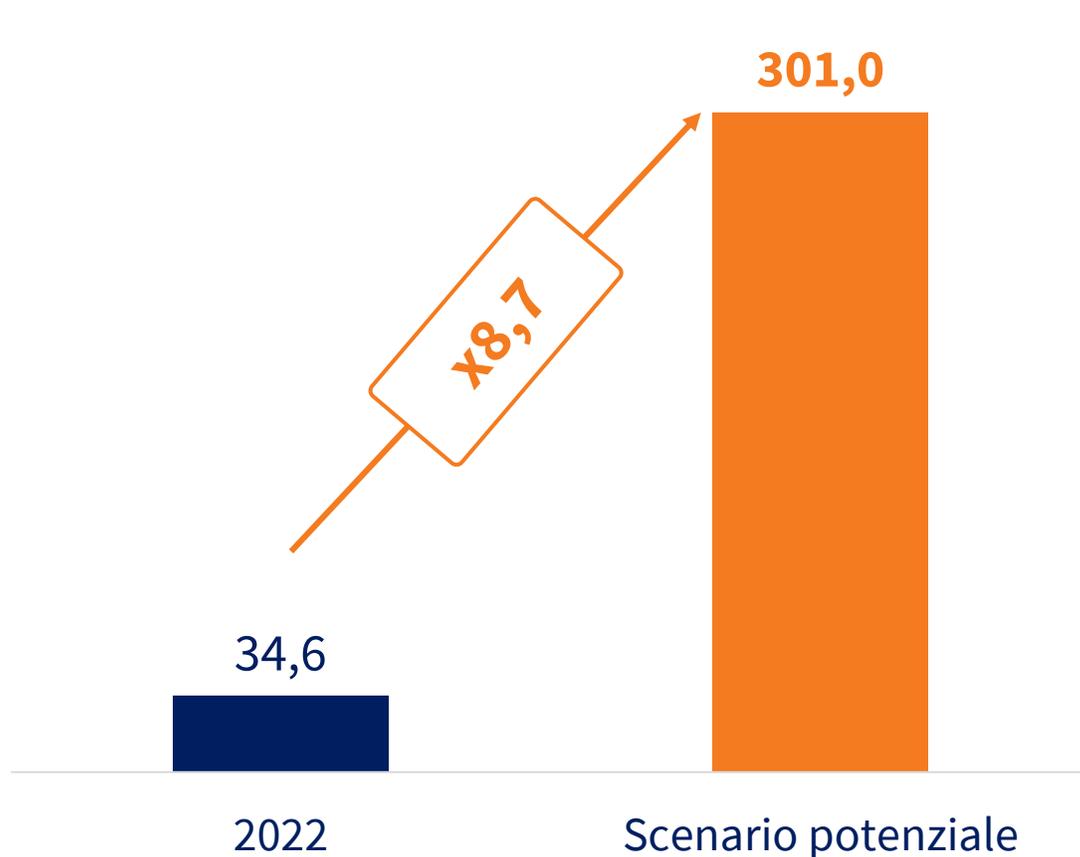
La messa a terra degli investimenti stimati permetterebbe la transizione a **imbarcazioni di classe V** (CEMT)

Il suo **traffico potenziale in termini di tonnellate di merci** trasportate all'anno potrebbe raggiungere **x5 volte** il valore attuale

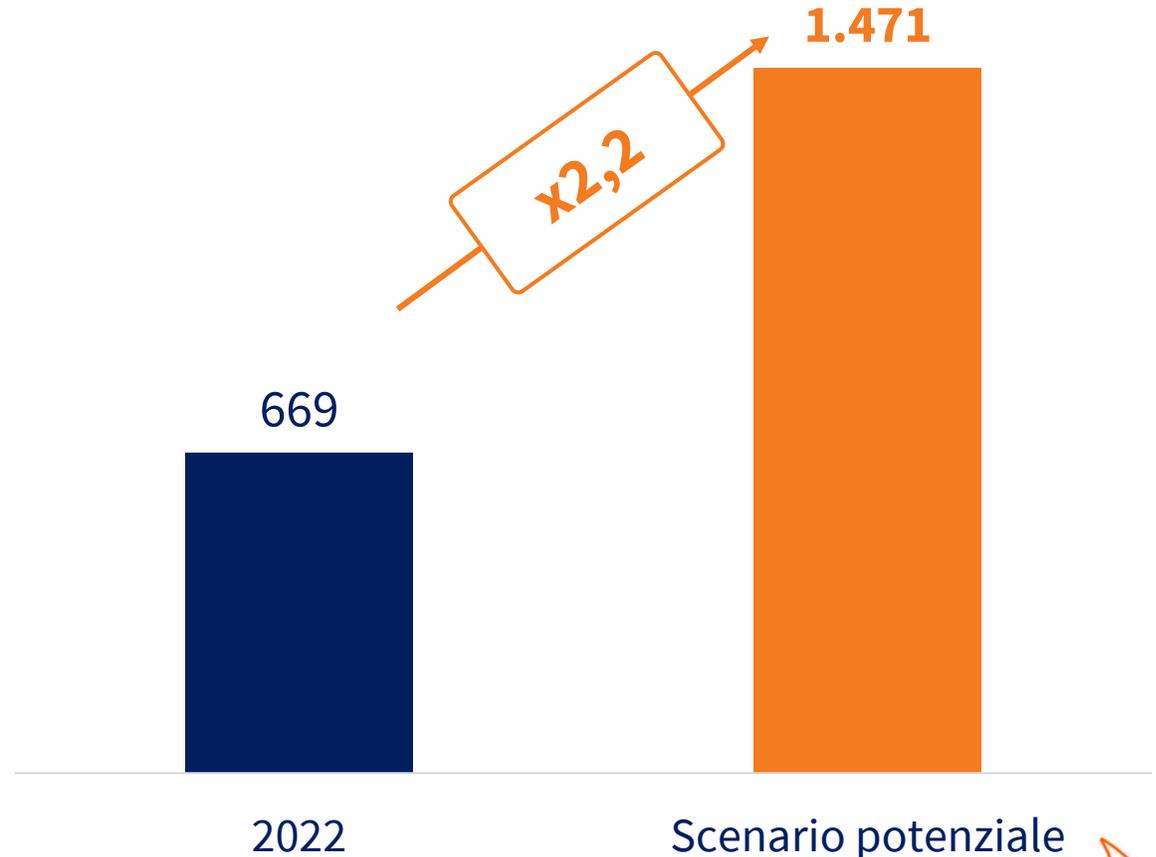
Grazie agli efficientamenti proposti, il Valore Aggiunto interessato dalla rete idroviaria aumenterebbe x9 volte e gli occupati del settore x2 volte

Benefici diretti

Valore Aggiunto del trasporto idroviario di merci e suo potenziale (milioni di Euro), 2022 e 2030



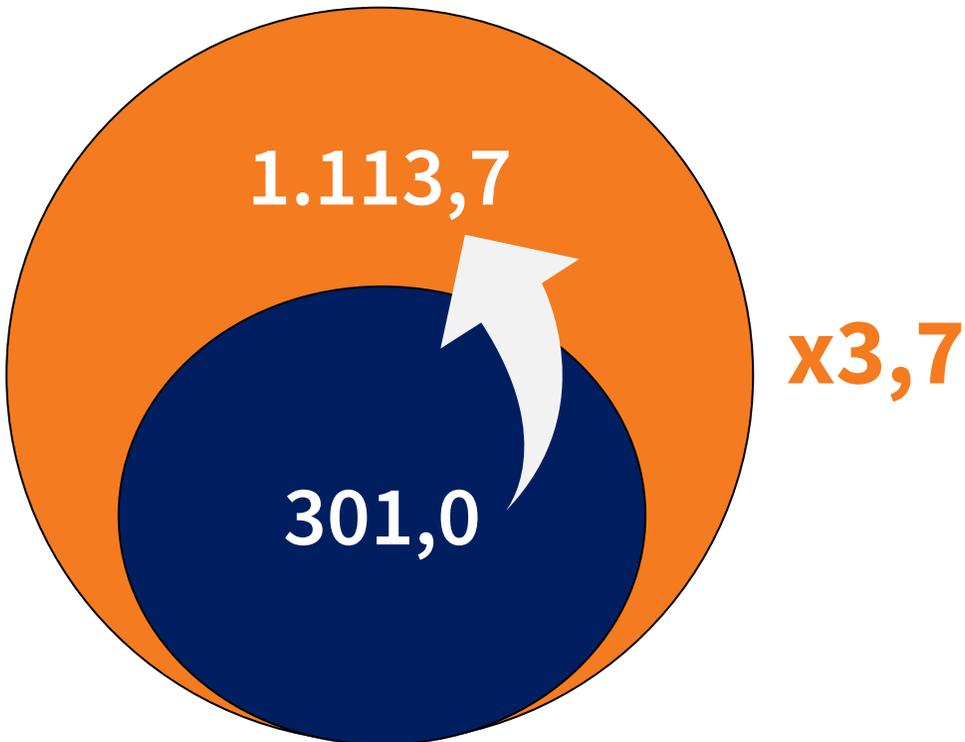
Occupazione del trasporto idroviario di merci e suo potenziale (val. assoluto), 2022 e 2030



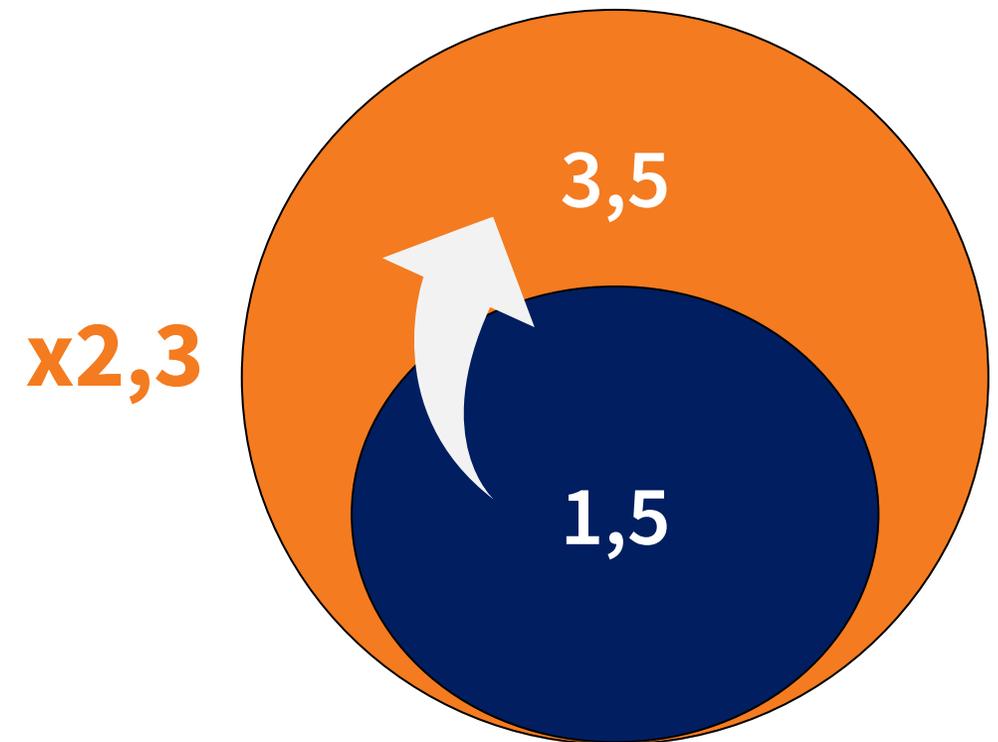
La valorizzazione dell'idrovia potrebbe raggiungere oltre 1 miliardo di Valore Aggiunto creato sul territorio

Benefici diretti

Valore Aggiunto diretto, indiretto e indotto del trasporto idroviario di merci potenziale
(milioni di Euro), 2030

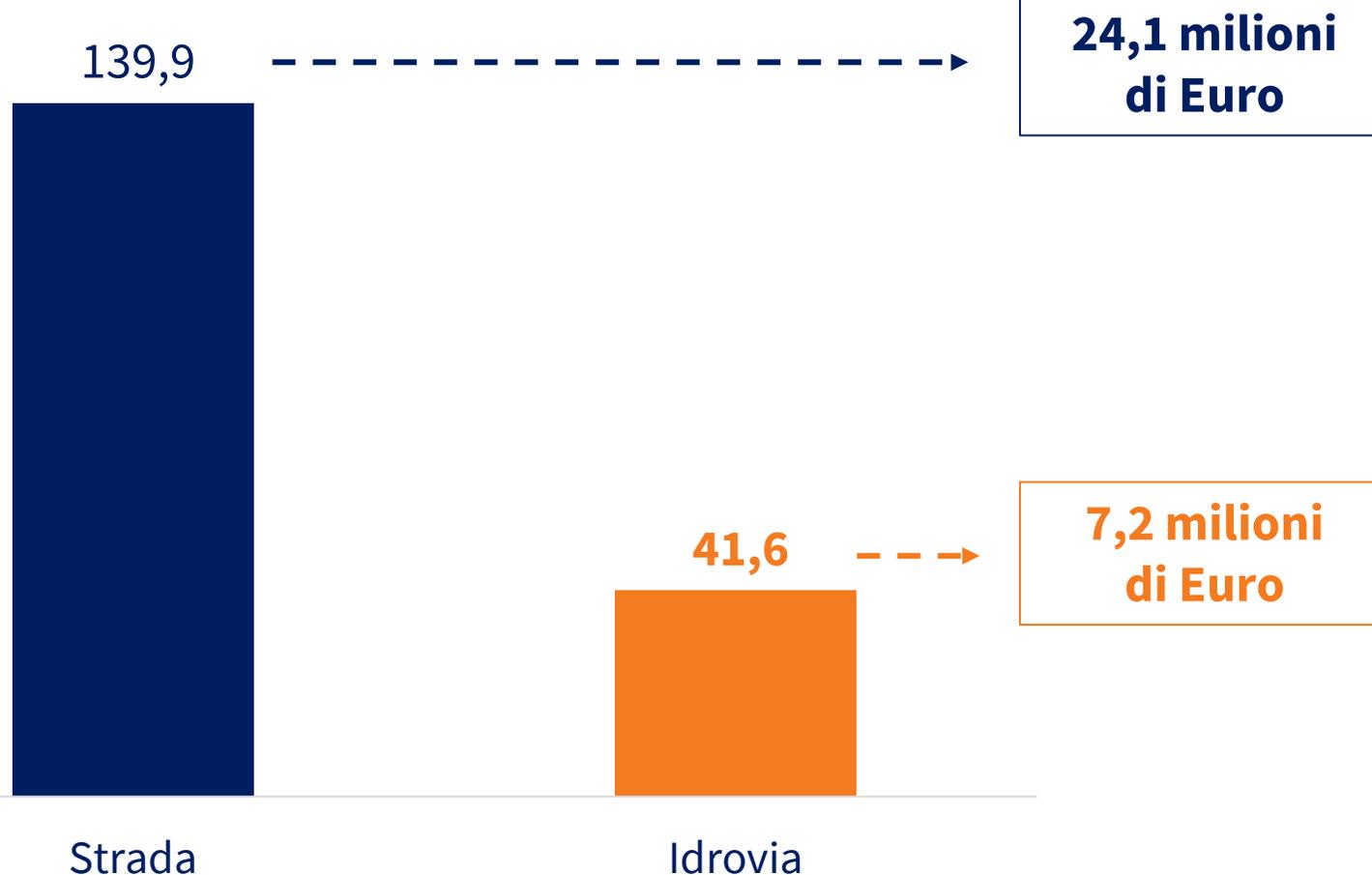


Occupazione diretta, indiretta e indotta del trasporto idroviario integrato di merci potenziale
(migliaia di occupati), 2030



Il trasporto dei 4 mln di merci aggiuntivi su idrovia abilita un risparmio di 100.000 tonnellate di CO₂ e 17 milioni di Euro all'anno

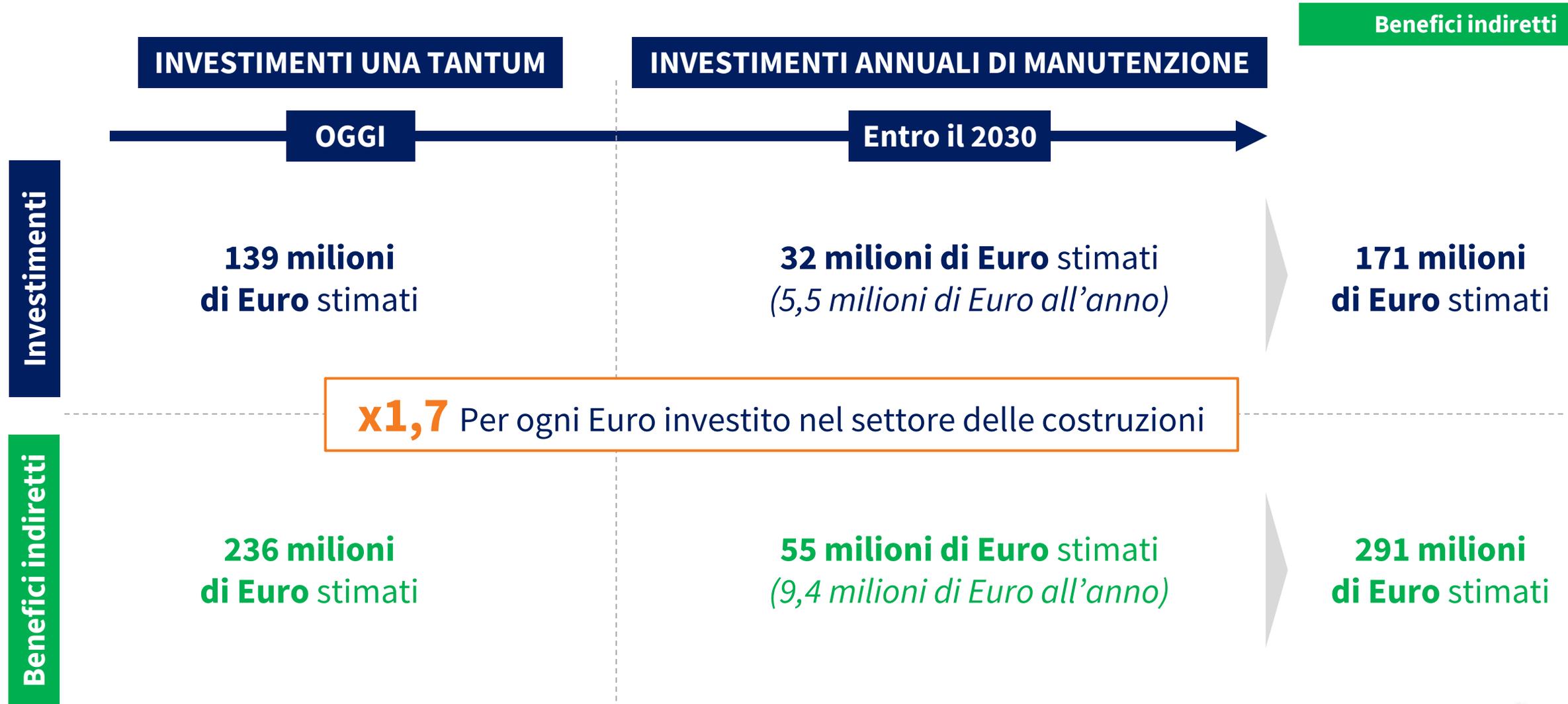
CO₂ emessa per modalità di trasporto nello scenario di sostituzione da gomma a idrovia
(migliaia di tonnellate), ultimo anno disponibile



Benefici diretti

Utilizzando l'idrovia come via preferenziale di trasporto merci si avrebbe un risparmio di quasi **17 milioni di Euro all'anno**

Entro il 2030, gli investimenti nel sistema idroviario porteranno a ritorni economici nel settore delle costruzioni di >290 milioni di Euro



Grazie ad interventi di efficientamento, i benefici economici netti del sistema idroviario saranno di 1,4 miliardi di Euro entro il 2030

Benefici economici diretti e indiretti degli investimenti nel sistema idroviario (milioni di Euro), 2030



I **benefici potenziali** dell'efficientamento del sistema idroviario ammontano a **1,4 miliardi di Euro** entro il 2030

Messaggio 7

Sono state individuate **sei linee d'azione** prioritarie per rilanciare il settore e permettere il pieno dispiegamento dei benefici attivabili dagli investimenti programmati

Le azioni prioritarie per rilanciare il sistema idroviario del Nord Italia

QUALI AZIONI PRIORITARIE PER IL SISTEMA IDROVIARIO

1

Il superamento delle **criticità normative** che scoraggiano la scelta del sistema idroviario fluvio-marittimo e che ostacolano l'integrazione con le leggi del sistema marittimo in riferimento alle **acque promiscue** e ai **limiti doganali**

2

Stanziamiento di **incentivi pubblici aggiuntivi** all'interno di un **piano di medio-lungo periodo**, affinché gli investimenti dei privati possano essere favoriti (*es. in carburanti, impianti di rifornimento idrogeno, cold-ironing*)

3

Potenziamento dell'integrazione del sistema idroviario all'interno di un ecosistema di trasporti **intermodale**, soprattutto per carichi di **dimensioni eccezionali** e casse mobili

4

Pianificazione integrata e scambio di dati tra il sistema di trasporto fluviale e marittimo, facendo leva sui meccanismi di digitalizzazione (es. **River Information Services**, già realizzato in attesa di approvazione formale del MIT)

5

Promozione della realizzazione di un numero crescente di **distretti industriali** lungo l'Asta Navigabile, come le **Hydrogen Valley**, che possano essere sinergici tra loro

6

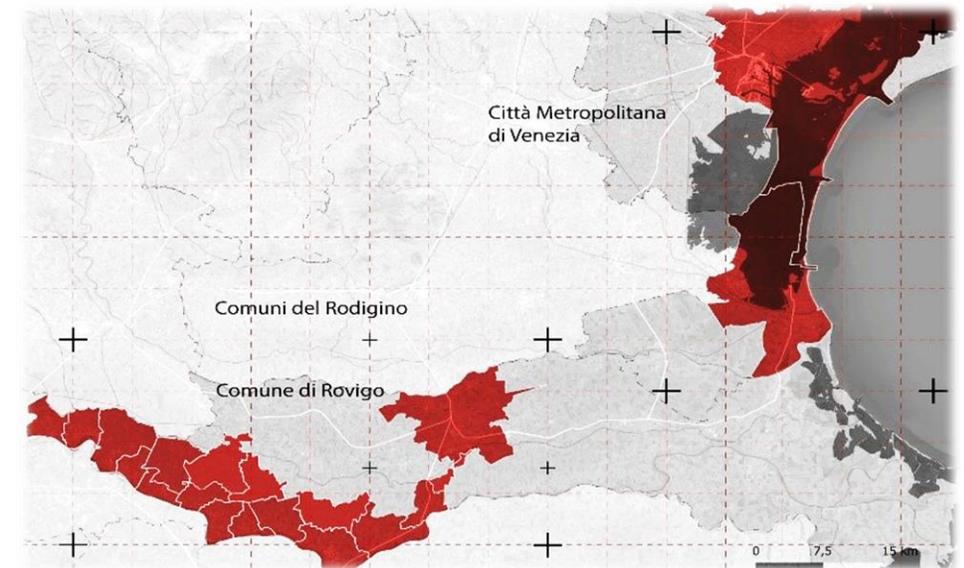
Previsione di attività di **comunicazione e sensibilizzazione** delle imprese verso le opportunità e i benefici offerti dal sistema idroviario del Nord Italia

Infine: è fondamentale che la pianificazione urbanistica e logistica dei territori limitrofi tenga conto delle potenzialità del sistema idroviario

Una **pianificazione urbanistica** maggiormente **integrata** e **coordinata tra le aree adiacenti all'idrovia** e **finalizzata ad attrarre le aziende appartenenti ai principali distretti industriali** è un aspetto fondamentale per garantire che le potenzialità abilitate dal sistema idroviario siano pienamente dispiegate

- L'**espansione delle Zone Logistiche Semplificate** al tratto dell'Asta Navigabile adibito a navigabilità commerciale potrebbe rappresentare una leva di attrazione per l'insediamento di aziende e la messa a terra di nuovi investimenti, con:
 - **Garanzie** di ritorno economico per i territori e rivalutazioni immobiliari
 - **Efficienza** ed efficacia nella gestione di un patrimonio comune a più Regioni
- La nuova delimitazione potrebbe ispirarsi al **modello dei Paesi Bassi**, dove simili benefici sono istituiti per l'intero tratto del canale, ma solo nelle aree ad essi adiacenti

L'ESEMPIO DELLA ZLS* DEL PORTO DI VENEZIA-RODIGINO



Affinché gli investimenti possano essere scaricati a terra in modo efficace e le linee d'azione seguite con un orizzonte di lungo periodo, è necessario elaborare un **Masterplan comune** a tutti i territori interessati dal sistema idroviario italiano

Questo momento di confronto vuole essere il primo passo verso l'istituzione di un **tavolo permanente** partecipato da tutti gli stakeholder di riferimento **per il monitoraggio e l'implementazione degli investimenti**

Grazie per l'attenzione

Benedetta Brioschi

Partner e Responsabile Food&Retail e Sustainability

The European House – Ambrosetti

E-mail: benedetta.brioschi@ambrosetti.eu

Sito: www.ambrosetti.eu

Dal 2013 The European House - Ambrosetti è stata nominata nella categoria "Best Private Think Tanks" - 1° Think Tank in Italia, 4° nell'Unione Europea e tra i più rispettati indipendenti al mondo su 11.175 a livello globale (fonte: "Global Go To Think Tanks Report" dell'Università della Pennsylvania). The European House – Ambrosetti è stata riconosciuta da Top Employers Institute come una delle 147 realtà Top Employer 2024 in Italia.

