



Piano di Bilancio Idrico del distretto idrografico del fiume Po

per un uso sostenibile dell'acqua

Valutazione globale
provvisoria dei
problemi relativi al
bilancio idrico nel
distretto idrografico del
fiume Po

Incontro tematico
*Turismo, usi ricreativi e
navigazione interna*

Documento per la
consultazione pubblica

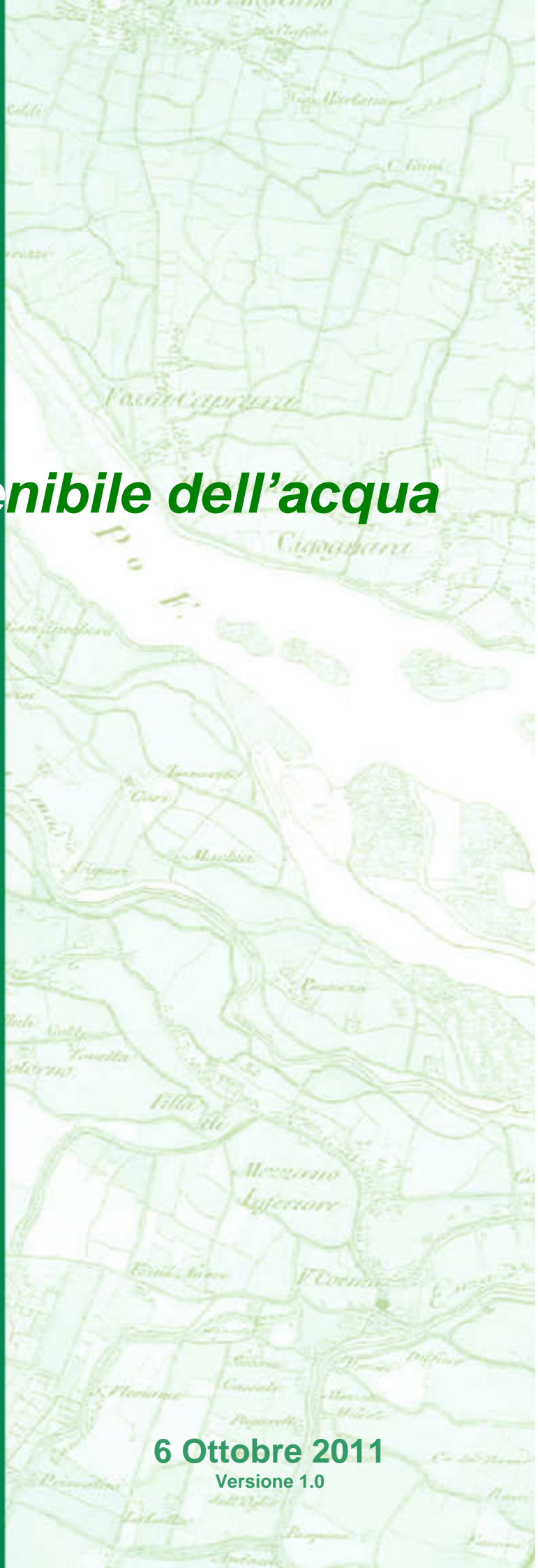
(art. 66, comma 7a del D.Lgs. 152/06 e smi)



AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME PO
Bacino di rilievo nazionale

6 Ottobre 2011

Versione 1.0






Progetto di Piano

Partecipazione attiva (aprile-luglio 2011)

Art.6, comma 7, del D.Lgs. 152/06 e *smi*

Incontro tematico *Turismo, usi ricreativi e navigazione interna*

ALLEGATO ALLA VALUTAZIONE GLOBALE PROVVISORIA DEI PROBLEMI
RELATIVI AL BILANCIO IDRICO NEL DISTRETTO IDROGRAFICO DEL FIUME PO

Versione	1
Data	Creazione: 3 agosto 2011 Modifica: 3 agosto 2011
Tipo	Relazione tecnica
Formato	Microsoft Word – dimensione: pagine 10
Identificatore	PBI_IT_TurismoNavigazioneInterna.doc
Lingua	it-IT
Gestione dei diritti	 CC-by-nc-sa

Metadata estratto da Dublin Core Standard ISO 15836





Piano di Bilancio Idrico del distretto idrografico del fiume Po



Indice

1.	Inquadramento generale a livello distrettuale	1
1.1.	Misure specifiche del Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po	2
2.	Contributi specialistici	3
3.	Esiti della discussione fra i partecipanti	5
4.	Conclusioni: indirizzi generali e priorità per l'elaborazione del PBI	6



1. Inquadramento generale a livello distrettuale

La valorizzazione e la promozione del Sistema Po si fondano sul rilancio e consolidamento della presenza del fiume come elemento caratterizzante per le comunità locali e sul riconoscimento del ruolo del fiume come risorsa per lo sviluppo turistico di tutta la regione fluviale. Ad esempio il sistema arginale e le vie alzaie rappresentano un percorso ciclabile facilmente percorribile e suggestivo per la ricchezza del patrimonio ambientale e storico- architettonico locale, la cultura, le tradizioni e l'enogastronomia.

Accanto alla rete dei percorsi ciclabili un'altra potenzialità da cogliere è rappresentata dal turismo nautico.

Occorre segnalare che negli ultimi anni si sono prodotti sforzi da parte delle amministrazioni pubbliche e da parte di imprenditori privati per il rilancio del settore.

Attorno al corso del Po, nel tratto medio inferiore (dalla confluenza del Ticino al mare, circa 400 km), che è l'asse storico della navigazione idroviaria padana, si è sviluppata nel tempo la rete idroviaria secondo le direttrici di penetrazione interna, soprattutto il polo di Milano, e di sbocco nel mare Adriatico. Se si conteggiano, oltre al fiume Po, la rete dei canali navigabili e la litoranea veneta il sistema idroviario turistico nel nord Italia in esercizio si sviluppa per circa 812 km. La rete utilizzata per fini commerciali è estesa 564 km, di cui il Po è l'asse centrale e di cui la parte attualmente navigata va da Cremona al mare per una lunghezza di circa 280 km.

L'attuale configurazione della rete idroviaria non è adeguata alle esigenze della navigazione commerciale per numerosi aspetti; i limiti più onerosi vengono essenzialmente dalla presenza di strozzature sui canali che collegano il Po ai porti marittimi e dall'insufficienza nei periodi di magra dei fondali del Po, in particolare a valle della confluenza del Mincio, nel tratto fino a Pontelagoscuro.

Il Po è un grande fiume, ma l'aumento delle dimensioni delle navi moderne ha richiesto, nel tempo, una generale sistemazione del suo alveo mediante la regolazione a corrente libera, realizzata prevalentemente nel tratto Cremona foce Mincio. Questa scelta è stata suggerita dalla volontà di non alterare le rilevanti qualità ambientali del fiume e dalla considerazione delle sue specifiche condizioni idrauliche, favorevoli alla navigazione anche a corrente libera.

La regolazione a corrente libera del Po ha dimostrato una grande utilità anche per garantire migliori condizioni di sicurezza contro le alluvioni, in un territorio difeso da arginature molto alte e per assicurare punti di battuta stabili della corrente, per gli impianti di bonifica e per gli attracchi turistici.

Oggi la navigazione commerciale sul Po è limitata a Cremona, salvo i periodi di acque alte. La conca dello sbarramento idroelettrico di Isola Serafini non è più funzionante in condizioni di magra in ragione dei consistenti abbassamenti di fondo alveo che si sono verificati.

Il trasporto commerciale vero e proprio (da porto fluviale a porto marittimo o fluviomarittimo) è modesto (circa 500.000 tonnellate su un complessivo di circa 2.000.000 tonnellate (media anni 2006-2011)) ed interessa principalmente: prodotti liquidi (petroliferi e chimici), caolino e argille, granaglie e farine, gas di petrolio liquido, materiali ferrosi, carichi eccezionali, merci varie. Ad esso si aggiunge il trasporto locale di inerti dalle cave autorizzate in aree golenali agli impianti prospicienti al fiume (circa 1.500.000 tonnellate). La flotta commerciale in esercizio è formata da spintori (10), chiatte (44), motonavi per trasporto merci (3), motonavi per escavazione/trasporto inerti (35).

La navigazione turistica si svolge nella tratta da Piacenza - Volta Grimana e nel Delta e idrovie collegate. Il numero di operatori turistici che operano sono circa 19. Su scala annuale mediamente vengono trasportati sulle motonavi da crociera (45) circa 140.000 passeggeri, mentre quelli che utilizzano le house-boat (37) che operano sono circa 50.000 (comprendendo anche chi viaggia nella laguna di Venezia e sul Brenta).

Oltre a queste tipologie di navigazione, sul Po viene praticata anche la navigazione a motore da diporto nella tratta da foce Ticino (ponte Becca di Pavia) al Delta. Fornire un dato medio sulla tipologia di questa navigazione risulta difficile perché può risultare molto variabile in funzione del periodo di



rilevamento. La maggior concentrazione di attracchi (complessivamente circa 450) e imbarcazioni (in totale circa 1100) è in corrispondenza delle città e/o dei paesi rivieraschi, a cui vanno ad aggiungersi dei posti barca sparsi lungo il Po.

Anche il sistema idroviario, come altre infrastrutture di utilizzo dell'acqua, si è progressivamente realizzato senza una valutazione, a livello puntuale e di insieme, circa gli aspetti connessi all'uso della risorsa idrica e alle interazioni con l'assetto fisico e idraulico del reticolo idrografico naturale e artificiale. Interventi ulteriori per incrementare le condizioni di navigabilità dei corsi d'acqua possono determinare un fattore di rischio circa la possibilità di rispondere agli obiettivi di qualità ambientale posti dalla Direttiva 2000/60/CE a causa delle serie difficoltà di garantire le condizioni idromorfologiche compatibili con la salvaguardia degli ecosistemi acquatici.

Le condizioni idrologiche del bacino del Po degli ultimi anni, a causa degli eventi siccitosi, hanno abbassato il livello dei fondali utili per la navigazione. Tale condizione ha portato a studiare la possibilità di sistemazione del fiume con la bacinizzazione. Questa proposta, ancora ad un livello di studio di fattibilità da parte di AIPO, presenta dei punti critici e richiede ulteriori approfondimenti di maggiore dettaglio rispetto alla sua compatibilità con il raggiungimento degli obiettivi ambientali del PdG Po adottato nel marzo 2010.

1.1. Misure specifiche del Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po

Per tenere conto degli impatti di questo settore e limitarne gli effetti sul raggiungimento degli obiettivi ambientali DQA, nel Piano di gestione del distretto idrografico del fiume Po sono già state previste misure specifiche e precisamente:

Scenario B¹:

Tema 02 Idromorfologia

- adozione di indirizzi per una modalità di gestione dei livelli dei laghi alla luce degli obiettivi richiesti dalla DQA;
- definizione delle condizioni di riferimento per la navigazione del fiume Po, cui le flotte devono adeguarsi;
- garantire la manutenzione continua delle vie navigabili e la razionalizzazione delle competenze.

¹

Lo scenario B si riferisce alle azioni integrative delle misure dello scenario A e che sono ritenute indispensabili per il raggiungimento degli obiettivi specifici del Piano - e quindi degli obiettivi della DQA.



2. Contributi specialistici

Al tavolo di partecipazione attiva sul tema *Turismo, usi ricreativi e Navigazione Interna* sono intervenuti qualificati relatori esterni. Nelle pagine che seguono si riportano agli abstract degli interventi illustrati nel corso dell'incontro.

Il servizio pubblico nei laghi Maggiore, Como e Garda

Massimo Checcucci – Gestione Governativa Laghi

La gestione Governativa laghi (Navilaghi) svolge il servizio pubblico di navigazione nei laghi Maggiore, Como e Garda. Impiega circa 800 addetti ed ha una flotta di 96 navi (tra battelli, motonavi, traghetti autoveicoli, aliscafi, catamarani ecc.) per una portata complessiva di circa 30.000 passeggeri. Per la manutenzione della flotta gestisce 4 cantieri navali. Mediamente i passeggeri trasportati sono superiori agli 8 milioni all'anno. Sommando il lago di Iseo e la parte lombarda del Ceresio si superano i 10 milioni di passeggeri. La officiosità dei pontili pubblici gestiti dalla Navilaghi è garantita nelle normali condizioni di livello dei laghi; per livelli bassi (al di sotto dello zero idrometrico) alcuni pontili vanno fuori servizio; sul lago di Garda, in particolare, si registrano difficoltà operative nella gestione degli attracchi presso la base principale di Desenzano.

Navigazione e bilancio idrico

Ivano Galvani – Agenzia interregionale per il fiume Po -AIPo – Settore Navigazione Interna

Viene illustrata la rete attualmente in esercizio del sistema idroviario padano vento, che si sviluppa per 812 km, di cui 564 ad uso commerciale. Il fiume Po, nella tratta sistemata a corrente libera, rappresenta l'asse centrale della rete. Le merci trasportate negli ultimi anni si attestano sulle 500.000 tonnellate. A questi vanno aggiunti circa 1.500.000 tonnellate di inerti trasportati localmente dai poli estrattivi ai centri di stoccaggio e lavorazione posti lungo il fiume; negli anni 70, con il trasporto di idrocarburi per le raffinerie e le centrali termoelettriche sul Po le merci trasportate hanno raggiunto i 4 milioni di tonnellate all'anno. La navigazione commerciale, affinché sia conveniente rispetto alle altre modalità di trasporto, deve svolgersi con altezze idrometriche che consentano pescaggi adeguati, possibilmente superiori ai 180-200 cm, per almeno 340 giorni anno. Nel caso del Po il pescaggio minimo garantito varia tra i 160 e i 180 cm a seconda delle tratte.

Sviluppo della navigazione fluviale fruizione turistica dei territori

Gabriele Negrini - Prov di Mantova e Sistema Turistico Po di Lombardia

Viene illustrato il sistema turistico Po di Lombardia di cui la componente fluviale rappresenta il punto di forza. I principali obiettivi strategici del sistema sono: realizzazione servizi per il sistema turistico; sviluppo di una flotta adeguata; ricerca, innovazione e formazione professionale; promozione del sistema. Nelle 4 province del sistema si stimano circa 250.000 passeggeri trasportati in un anno, di cui oltre 90.000 nella sola area mantovana. Il tipo di navigazione offerto dal sistema comprende: crociere plurigiornaliere, escursioni giornaliere, percorsi misti acqua-bici; l'offerta è rivolta al turismo generico, al turismo scolastico, ai cicloturisti ed ai pescatori. Nel sistema turistico, dal 2004 ad oggi, sono stati investiti attraverso bandi cofinanziati dallo Stato e dalla Regione Lombardia, oltre 10 milioni di euro. La navigazione turistica non necessita di fondali elevati e quindi risente meno delle magre del fiume Po rispetto alla navigazione commerciale; ciononostante il perdurare dei bassi livelli del fiume comporta lo scadimento della qualità dell'acqua e l'impovertimento dell'ambiente fluviale porta come conseguenza il calo del richiamo turistico del Po e del sistema ad esso connesso.



Per un esame dei contenuti degli interventi si rimanda alle presentazioni in formato pdf messe a disposizione sul sito dell'Autorità di bacino del fiume Po al seguente indirizzo: <http://www.adbpo.it/on-multi/ADBPO/Home/PianodiBilanciIdrico/Informazioneconsultazioneepartecipazione/PBI-Incontritematiciaprile-luglio2011/articolo1234.html>



3. Esiti della discussione fra i partecipanti

In questo capitolo si riepilogano sinteticamente gli esiti della discussione, avvenuta con i presenti all'incontro, al fine di evidenziare le relazioni tra i diversi utilizzi delle risorse idriche, in termini di:

- **Sinergia:** si intende qualsiasi forma di cooperazione tra i vari usi che possa consentire di raggiungere risultati di interesse comune, di produrre un effetto complessivo più soddisfacente che non si potrebbe raggiungere separatamente;
- **Integrazione** si intende qualsiasi forma di collaborazione tra i vari usi che da luogo al completamento e al raggiungimento di un obiettivo attraverso l'aggiunta di elementi mancanti che possono essere forniti separatamente dai singoli usi.
- **Conflitto:** cioè quando un uso può arrecare danno e creare ostacoli al raggiungimento degli scopi di un'altra forma di utilizzo;
- **Approfondimenti:** in questo caso vengono segnalate le relazioni tra gli usi e/o gli aspetti dei singoli usi che allo stato attuale presentano lacune conoscitive che invece si ritiene importante colmare con approfondimenti specifici in fase di elaborazione del PBI.

Sinergia	Alte sinergie tra navigazione commerciale e navigazione turistica
Integrazione	Uso del suolo, paesaggio e difesa idraulica: Gli aspetti paesaggistici condizionano fortemente lo sviluppo turistico. Lo sviluppo turistico sostenibile contribuisce alla conservazione del paesaggio.
Conflitto	Produzione energetica: Potenziale conflitto tra i gestori della risorsa nei bacini di invaso, che trattengono la risorsa, e il servizio pubblico di navigazione nei grandi laghi Difficoltà nel mantenimento delle condizioni di navigabilità nel Po derivanti da regolazioni troppo rapide dei livelli dei laghi e degli impianti di pompaggio
Approfondimenti da effettuare	Nessuna segnalazione



4. Conclusioni: indirizzi generali e priorità per l'elaborazione del PBI

Il PBI dovrebbe contenere le strategie e gli interventi per:

- favorire il turismo fluviale (rendere i fiumi accessibili al turismo e valorizzare i territori di appartenenza fluviale)
- lo sviluppo di nuove potenzialità turistiche;
- la crescita della qualità dei prodotti turistici e offerta di nuovi prodotti (terme, pesca, navigazione)
- il completamento della rete e potenziamento della flotta per il turismo fluviale
- la promozione di itinerari tematici legati al tema dell'acqua.



Piano di Bilancio Idrico del distretto idrografico del fiume Po



AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME PO
Bacino di rilievo nazionale

via Giuseppe Garibaldi, 75 - 43121 Parma - tel. 0521 2761 - www.adbpo.it - partecipo.bilancioidrico@adbpo.it