



UNIONTRASPORTI



Comunicato stampa congiunto

“Potenziare le idrovie, per un sistema logistico più sostenibile”: l’idrovia Padano-Veneta al centro del Progetto Europeo CRISTAL

Mantova, 29 maggio 2025 - Oggi a Mantova, in un incontro pubblico, si è fatto il punto sui risultati raggiunti in Italia dal progetto CRISTAL*, finanziato dall’Unione Europea con un budget complessivo di 6,8 mln di euro, e che ha visto il sistema idroviario Padano-Veneto al centro di ricerche, analisi e progetti condotti da AIPo, ENEA, Infrastrutture Venete e SOGESCA coordinati da Uniontrasporti e Unioncamere.

Insieme ad altre due idrovie in Francia e in Polonia, l’idrovia padano-veneta è stata assunta come progetto pilota per tragguardare verso alcuni ambiziosi obiettivi: aumentare almeno del 20% la quota di merci trasportata sulle vie navigabili interne, incrementare dell’80% affidabilità e fruibilità delle stesse, garantirne un adeguato uso anche di fronte a eventi atmosferici estremi.

Il progetto CRISTAL si inserisce in un più ampio contesto di sviluppo delle idrovie, al fine di **renderle più resilienti al clima e sostenibili dal punto di vista ambientale**, e coinvolge 16 partner di 9 Paesi europei coordinati da **Lukasiewicz - Istituto di tecnologia di Poznań** (Polonia).

Unioncamere coordina il pilot italiano del progetto, con il supporto tecnico di **Uniontrasporti**, competence center del sistema camerale sui temi della logistica e della mobilità sostenibile. Entrambi hanno svolto un ruolo chiave nella definizione di **strategie di governance**, nello sviluppo di **modelli innovativi di gestione** e nel coinvolgimento degli **stakeholder pubblici e privati** nei living lab lungo l’idrovia.

Nell’ambito del pilot italiano sono state sviluppate soluzioni tecniche innovative in relazione al contesto dell’idrovia, quali un suo Digital Twin e un sofisticato sistema digitale di gestione del corridoio che implementa il concetto di sincromodalità tra idrovia e le altre infrastrutture di trasporto (ferro e gomma), l’SCMS (syncromodal corridor management system).

In particolare, **AIPo** ha messo a punto un modello di previsione a 10 giorni della navigabilità nelle sezioni critiche del fiume Po che utilizza dati elaborati sia da un modello statistico sia da un modello di intelligenza artificiale, elaborato da ENEA. Le previsioni di navigabilità, per ogni tratta del Po, sono comunicate agli stakeholder dell’idrovia attraverso un **bollettino informativo specifico (smart bulletin)** che, fornendo una visibilità sulle condizioni di navigabilità del Po, si propone come strumento fondamentale per una pianificazione del trasporto (merci o passeggeri) lungo la via d’acqua.

ENEA, oltre a sviluppare il modello di intelligenza artificiale (*machine learning*) per le previsioni di navigabilità, ha sviluppato e testato in ambiente di laboratorio una tecnologia che, utilizzando sensori in fibra ottica disposti sul fondale, consente di rilevare l’altezza dei depositi di sedimenti che vanno a ridurre la colonna d’acqua a disposizione per la navigazione, fornendo quindi le necessarie indicazioni per interventi mirati di manutenzione dei fondali.

*(Climate Resilient and environmentally sustainable transport infrastructure with a focus on inland waterways)

Infrastrutture Venete ha, invece, realizzato **uno studio di fattibilità per l'elettificazione delle banchine** lungo il canale Fissero-Tartaro-Canalbianco Po di Levante, in un'ottica di riduzione delle emissioni nei porti interni. Attraverso un'analisi dettagliata dello stato dell'arte, la mappatura degli approdi, il coinvolgimento degli stakeholder e la valutazione economica degli interventi, lo studio ha reso possibile definire scenari progressivi e un piano dettagliato per l'elettificazione delle banchine nonché quantificare i vantaggi in termini di sostenibilità ambientale.

SOGESCA, oltre a realizzare una serie di rilevazioni della rispondenza delle procedure di soggetti pubblici e privati alle linee guida EU per la sostenibilità ambientale e l'adattamento ai cambiamenti climatici (GAP analisi), ha messo a punto, supportata anche dagli altri partner italiani, il **“Manifesto per lo sviluppo sostenibile del Sistema Idroviario Padano-Veneto”** per il quale l'evento di oggi rappresenta occasione di condivisione pubblica.

Il documento, frutto di un processo partecipativo condotto attraverso i *living lab*, ha visto il coinvolgimento dei diversi stakeholder dell'idrovia, dalla pubblica amministrazione alle aziende, dagli utenti agli enti di ricerca e ai cittadini, raccogliendo così analisi e proposte per affrontare le criticità attuali del sistema: **governance frammentata, problemi infrastrutturali, scarsa integrazione modale e carenze normative**.

Il Manifesto pone al centro la necessità di sviluppare un **masterplan unitario** per l'intero corridoio attraversato dall'idrovia, al fine di garantire una **gestione coordinata e trasparente** tra i diversi attori istituzionali, promuovere una maggiore **integrazione con le reti TEN-T** e le politiche nazionali, rafforzare la resilienza climatica delle infrastrutture e rilanciare la **navigazione commerciale e turistica** lungo il Po e i canali connessi.

- **Partner del Progetto CRISTAL dichiarano:**

*Nei prossimi anni, le idrovie, ed in particolare quelle a flusso libero come il fiume Po, dovranno affrontare sfide quali quelle della resilienza ai cambiamenti climatici in atto, della sostenibilità ambientale rispetto alle attività umane condotte in questi delicati ecosistemi, nonché quella di raggiungere una elevata affidabilità e fruibilità, fondamentali per la programmazione richiesta dal trasporto delle merci e dei passeggeri. Il pilot italiano del Progetto CRISTAL, coordinato da Unioncamere e Uniontrasporti, ha sviluppato soluzioni innovative, basate su tecnologie e sistemi digitali che, seppure specificiper il contesto dell'idrovia padano-veneto, possono contribuire a dare una risposta vincente a queste sfide, sia qui sia in altre realtà. **Luca Zanetta, Uniontrasporti.***

Remo Passoni - Dirigente della Direzione Tecnica Centrale di AIPo e **Luca Crose** - incaricato di Elevata Qualificazione per i Progetti Europei di AIPo evidenziano che: *“Il bollettino informativo specifico (smart bulletin) svolge una duplice funzione: in primis rappresenta una base di partenza per una migliore pianificazione e gestione del trasporto merci da parte degli operatori commerciali e turistici che si muovono lungo il fiume Po; secondariamente sarà uno strumento di supporto per la Direzione Navigazione Interna di AIPo, permettendole di orientare al meglio le proprie azioni, sia in termini di gestione del personale, sia in termini di pianificazione delle attività di dragaggio dei punti di basso fondale”.*

*“In **ENEA** lavoriamo allo sviluppo di modelli virtuali e dinamici e a soluzioni per le infrastrutture critiche come le vie d'acqua interne. L'uso combinato di intelligenza artificiale e sensori in fibra ottica (FOS) consente un monitoraggio in tempo reale delle condizioni fisiche e ambientali, in modo da facilitare la manutenzione efficace delle infrastrutture e la loro resilienza di fronte a eventi naturali estremi e condizioni climatiche avverse”*, commenta **Sonia Giovinazzi** del **Laboratorio di Analisi e Modelli per le Infrastrutture Critiche e i Servizi essenziali**.

Alessandra Grosso, DG di Infrastrutture Venete: *“Nell’ottica di favorire uno shifting del traffico merci dalla terraferma all’idrovia e un trasporto fluviale merci e passeggeri ecosostenibile, a basse emissioni ed alta efficienza energetica, l’elettrificazione delle banchine lungo il canale Fissero-Tartaro-Canal Bianco Po di Levante rappresenta un intervento strategico. Per questo, nell’ambito del progetto, abbiamo realizzato uno studio che ha reso possibile definire una roadmap per l’implementazione del Cold Ironing e delineare un percorso attuabile dai decisori politici per la transizione energetica sostenibile della navigazione interna lungo il sistema considerato, evidenziando vantaggi importanti quali la riduzione di emissioni di CO₂, la possibilità di sfruttare energia elettrica proveniente anche da fonti rinnovabili, e buoni indicatori di sostenibilità ambientale. Importante è anche l’aspetto di replicabilità dello studio, le soluzioni infatti possono essere estese ad altre idrovie – come la Litoranea Veneta”.*

“Il processo di coinvolgimento e co-creazione generato dal Living Lab rappresenta un punto di partenza e una base solida per dare una voce unitaria a tutte le istanze che per anni sono state portate avanti in modo frammentato dai vari stakeholder del sistema idroviario. Promuovere lo sviluppo sostenibile del Sistema Idroviario Padano Veneto significa risolvere i problemi esistenti migliorando in primis le condizioni infrastrutturali, che sono cruciali per garantire la resilienza dell’intero territorio agli eventi dirompenti dei cambiamenti climatici. La complessità del sistema e la molteplicità di attori coinvolti, però, possono essere gestite solo attraverso un quadro di governance coeso e innovativo”. **Rose Ortolani, SOGESCA srl.**

UNIONTRASPORTI

ufficiostampa@uniontrasporti.it
comunicazione@uniontrasporti.it

AIPo UFFICIO STAMPA

ufficiostampa@agenziapo.it

INFRASTRUTTURE VENETE

UFFICIO STAMPA

Adnkronos Comunicazione Nord Est

enrica.marrese@adnkronos.com
stefano.colace@adnkronos.com

SOGESCA

r.ortolani@sogescasrl.it