REGIONE DEL VENETO

CONVEGNO EUROPEO
ATENA – GRUPPO ACQUE INTERNE E PROMISCUE

"LA NAVIGAZIONE NELLE ACQUE INTERNE IN ITALIA E IN EUROPA, SITUAZIONE E NORMATIVE DI RIFERIMENTO"

"Attività Ispettorati di Porto e problematiche della navigazione nella laguna veneta"

Ing. Luigi Destro
Dirigente del Servizio Ispettorati di Porto

CERNOBBIO (CO)

1 DICEMBRE 2007

REGIONE DEL VENETO

1) “ATTIVITA’ ISPETTORATI DI PORTO NELLA REGIONE VENETO”

1.1 COMPETENZE DELL’ASSESSORATO ALLE POLITICHE DELLA MOBILITA’ E INFRASTRUTTURE

- Politiche della mobilità e infrastrutture
- Programmazione dei trasporti
- Trasporto pubblico locale
- Navigazione interna e portualità
- Infrastrutture e insediamenti produttivi strategici
- Valutazione tecnica, economica ed ambientale degli investimenti
- Marketing territoriale e attrazione degli investimenti
- Programmazione delle risorse geologiche e minerali

1.2 COMPETENZE DELLA DIREZIONE MOBILITA’

- Trasporto pubblico locale
- Mobilità urbana di persone e merci
- Navigazione lacuale, fluviale, porti lacuali e porti di navigazione interna
- Linee funiviarie in servizio pubblico, piste da sci e innevamento programmato

1.3 COMPETENZE DEGLI ISPETTORATI DI PORTO

Gli Ispettorati di Porto sono stati istituiti con D.P.R. del 26 giugno 1950, integrato da ulteriori decreti emanati negli anni successivi. A seguito dell'attuazione dell'ordinamento regionale si è verificato il trasferimento, con il D.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5 e con il D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, delle funzioni relative alla navigazione interna ed ai porti lacuali, prima di competenza dello Stato.

L'art. 97 del citato D.P.R. detta disposizioni in materia di "navigazione e porti lacuali".

"Le funzioni amministrative relative alla materia "navigazione e porti lacuali" concernono la navigazione lacuale, fluviale, lagunare sui canali navigabili ed idrovie; i porti lacuali e di navigazione interna e ogni altra attività riferibile alla navigazione ed ai porti lacuali ed interni.

Le predette funzioni comprendono tra l'altro l'autorizzazione al pilotaggio, il demanio dei porti predetti e la potestà di rilasciare concessioni per l'occupazione e l'uso di aree ed altri beni nelle zone portuali, la rimozione di materiali sommersi ed il rilascio del certificato di navigabilità, nonché enti, istituti ed organismi operanti nel settore.

Sono altresì comprese le funzioni amministrative relative al personale dipendente da imprese concessionarie operanti in questa materia".

La disciplina della navigazione interna è una delle funzioni trasferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 ed è ricompressa tra le funzioni amministrative che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale così come indicato dalla legge regionale del 13 aprile 2000, n. 11.

REGIONE DEL VENETO

Al fine di uniformare le norme e le caratteristiche dei segnali la Regione del Veneto ha deciso di redigere il Regolamento della segnaletica e delle vie di navigazione interna in accordo con la Lombardia, l'Emilia Romagna ed il Piemonte, nell'ambito dell'Intesa Interregionale per la Navigazione Interna. Il testo è stato approvato dal Comitato Interregionale per la Navigazione Interna e successivamente dalle quattro Regioni dell'Intesa.

Le regole ed i segnali si adeguano alle indicazioni contenute nel documento delle Nazioni Unite – Commissione economica per l'Europa – Comitato dei Trasporti Interni – intitolato "CEVNI – Code europèe des voies de navigation intèrieure", e sono integrati nel sistema della segnaletica delle vie di navigazione europee.

Con D.G.R. 10.12.2002, n. 3518 è stato approvato il Regolamento regionale 20 dicembre 2002, n. 6 avente titolo "Regolamento della segnaletica e delle vie di navigazione interna", pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto n. 125 del 24 dicembre 2002.

Le competenze attribuite agli Ispettorati di Porto derivano, oltre che dal Regolamento per la Navigazione Interna (approvato con R.D. 30 marzo 1942, n, 327), anche dalla Delibera di Giunta Regionale n. 226 del 13 gennaio 1981 che ha individuato le funzioni spettanti a norma di legge ai Capi degli Ispettorati di Porto.

In seguito alle deleghe disposte dalla legge regionale 30 dicembre 1993, n. 63, al D. Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 e alla L.R. 13 aprile 2001, n. 11 è stato necessario, con D.G.R. n. 1880 del 26.06.2003, provvedere alla revisione di quanto disposto dalla citata D.G.R. n. 226/1981, ribadendo in particolare quanto disposto dal Codice della Navigazione e dal Regolamento della Navigazione Interna.

1.4 ISTITUZIONE DEL BADGE

La Regione del Veneto, in collaborazione con la Società Sistemi Territoriali Spa ha realizzato una procedura per la gestione informatizzata dei registri di iscrizione delle unità nautiche tenuti dagli Ispettorati di Porto.

Tale sistema, primo in Italia, sostituisce tutte le procedure svolte manualmente, relative al rilascio delle licenze di navigazione e dei certificati di navigabilità, ai relativi aggiornamenti, alle trascrizioni, ai visti annuali con la costituzione di una banca dati che consente la gestione di tutte le procedure amministrative.

La banca dati è stata creata partendo dalla rilevazione digitale delle annotazioni presenti nei registri e viene costantemente aggiornata ad ogni variazione degli stessi dati relativi all'unità nautica.

La gestione informatizzata, attiva dal 1° giugno 2004, ha permesso la sostituzione della vecchia licenza di navigazione (libretto di circa 30 pagine) e del certificato di navigabilità/idoneità, con un tesserino plastificato (badge) contenente i dati essenziali all'identificazione dell'unità e del proprietario/armatore.

A seguito dell'implementazione della banca dati è in corso di attivazione un sito internet che permetterà il collegamento con la stessa banca dati anche alle forze dell'ordine e agli Enti preposti alla vigilanza e al controllo della navigazione interna.

1.5 CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DEGLI ISPETTORATI DI PORTO

L'Ispettorato di Porto di Rovigo comprende i territori della provincia di Rovigo, dei Comuni di Cona e Cavarzere appartenenti alla provincia di Venezia, dei Comuni di Castelbaldo, Masi, Piacenza d'Adige, S. Urbano, Barbona, Vescovana, Granze, Stanghella, Boara Pisani, Pozzonovo, Tribano, Bagnoli di Sopra, Agna appartenenti alla provincia di Padova e dei Comuni di Belfiore, S. Bonifacio, Arcole, Ronco all'Adige, Veronella, Zimella, Cologna Veneta, Albaredo d'Adige, Pressana, Minerbe, Bonavigo, Roverchiara, S. Pietro di Morubio, Angari, Bevilacqua, Boschi, Cerea, Legnago, Terrazzo, Villabartolomea, Castagnaro appartenenti alla Provincia di Verona.

L'Ispettorato di Porto di Rovigo ha sede in Rovigo, Viale delle Industrie, 53

L'Ispettorato di Porto di Venezia comprende i territori della provincia di Belluno, Treviso, Vicenza, Venezia, con esclusione dei Comuni di Cona e Cavarzere e di Padova, con esclusione dei Comuni di Castelbaldo, Masi, Piacenza d'Adige, S. Urbano, Barbona, Vescovana, Granze, Stanghella, Boara Pisani, Pozzonovo, Tribano, Bagnoli di Sopra, Agna.

L'Ispettorato di Porto di Venezia ha sede in Mestre-Venezia, Via Piave, 140/A

L'Ispettorato di Porto di Verona comprende il territorio della provincia di Verona con l'esclusione dei Comuni di Belfiore, S. Bonifacio, Arcole, Ronco all'Adige, Veronella, Zimella, Cologna Veneta, Albaredo d'Adige, Pressana, Minerbe, Bonavigo, Roverchiara, S. Pietro di Morubio, Angari, Bevilacqua, Boschi, Cerea, Legnago, Terrazzo, Villabartolomea, Castagnaro.

L'Ispettorato di Porto di Verona ha sede in Verona, Via Locatelli, 3

2) PROBLEMATICHE DELLA NAVIGAZIONE NELLA LAGUNA DI VENEZIA

2.1PREMESSA

Il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante “Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”, prevede molte e significative novità in materia di decentramento di compiti e funzioni alle regioni, alle province, ai comuni e agli altri enti locali, in materia di trasporto ferroviario, con autobus, aereo e marittimo locale, lacuale e lagunare, taxi e autonoleggio con autovettura, servizi complementari di linea con autovetture (c.d. “taxi collettivi” urbani e rurali), etc.

Di particolare interesse in questo caso è la competenza tipica locale, il trasporto acqueo lagunare che, si ricorda, nel caso veneziano si configura come ibrido tra navigazione interna, di competenza regionale in base all’art. 117 della Costituzione e dei D.P.R. n. 5/72 e n. 616/77, e navigazione marittima, sinora di competenza statale – Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

L’art. 1 del succitato decreto, trattando dei servizi di trasporto pubblico regionale locale, individua inequivocabilmente come tali anche i servizi acquei “marittimi, lagunari, lacuali e fluviali”, con ciò rispettivamente estendendo e confermando la competenza delle regioni e degli enti locali anche sui servizi marittimi e lagunari: si evidenzia la distinzione tra servizi marittimi e lagunari, nonché tra lagunari e lacuali o fluviali, questi ultimi comunemente considerati i tipici servizi della navigazione interna, a riprova del fatto che la legge intende considerare in modo unitario i trasporti pubblici svolti nel particolare ambito della Laguna di Venezia.

2.2 CARATTERISTICHE E PROBLEMATICHE

Vale la pena ricordare che la Laguna di Venezia, attualmente, in base all'art. 515 del regolamento per la navigazione marittima e alla L. n. 366/63, è considerata appartenente al demanio marittimo, e che le sue acque sono ripartite in acque marittime e portuali, nelle quali le funzioni di polizia della navigazione sono di competenza dell'autorità marittima – Capitanerie di Porto di Venezia e di Chioggia, e interne, nelle quali le funzioni di polizia della navigazione sono di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici – Magistrato alle Acque, oltre che dei Comuni di Venezia e di Chioggia limitatamente ai canali di traffico esclusivamente urbano, ad essi affidati dallo Stato.

Tale articolazione di competenze, favorita dal regime "promiscuo" della navigazione lagunare, in base al quale possono navigare indifferentemente in Laguna navi della navigazione marittima ed interna, adibite a servizi di trasporto passeggeri e merci che restano sottoposte a normative affatto differenti, arreca notevoli difficoltà alla disciplina unitaria delle regole della navigazione, dei natanti, del personale addetto, dei servizi, con le conseguenti difficoltà di contenere il numero delle unità circolanti o di disciplinarne le caratteristiche tecniche, per il contenimento del moto ondoso, in relazione ai riconosciuti effetti negativi sul delicato ambiente urbano e lagunare.

La flotta di imbarcazioni addette alla navigazione locale lagunare, continuamente in aumento come numero, dimensioni, potenza e portata, crea inoltre crescenti problemi di regolazione del traffico dovuti alla congestione di alcuni canali ed approdi, alla difficoltà di identificare correttamente i natanti non immatricolati (natanti da diporto), alla complessa gestione tecnico-amministrativa della flotta, affidata a più enti diversi, rendendo necessario un sistema uniformato di individuazione delle imbarcazioni e opportuno un sistema di telerilevazione e gestione del traffico lagunare.

2.3 IL CONFERIMENTO DEL COMPITO DI REGOLAZIONE UNIFORME

L'art. 7 del D. Lgs. 422/97 – Trasferimenti agli enti locali – distingue le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale di cui all'art. 117 della Costituzione, di cui dispone il conferimento da parte delle Regioni stesse agli Enti Locali laddove non necessiti l'esercizio unitario a livello regionale (comma 1), dal particolare e diretto conferimento agli enti locali dei compiti e delle funzioni nei settori del trasporto lagunare e lacuale (comma 4): tale passo va letto come conferma della volontà dello Stato di conferire direttamente e da subito agli Enti Locali, in aggiunta alle competenze da conferirsi dalla Regione in materia di trasporto pubblico locale con successiva legge regionale, le competenze in materia di trasporto acqueo lagunare, riconoscendone la non appartenenza al livello regionale in quanto di interesse eminentemente ed evidentemente locale.

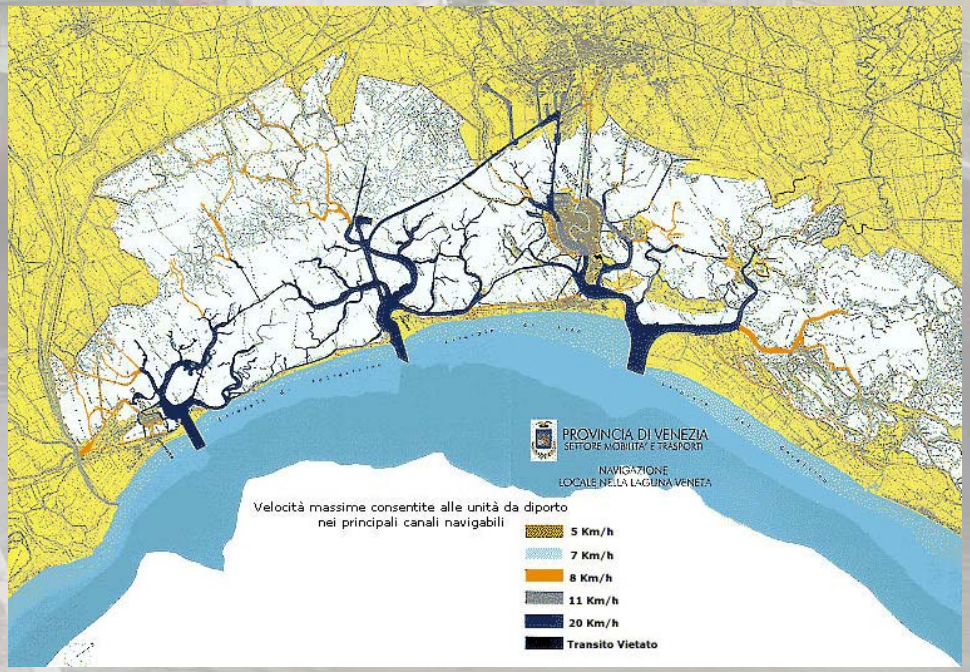
Pur privo di indicazioni precise in relazione alla natura dell'Ente Locale delegato (Provincia o Comune), il comma 4 dell'art. 7 va correttamente interpretato come ulteriore passo nella concentrazione in capo alla Provincia di Venezia delle competenze in materia di trasporto lagunare, in quanto certamente di interesse intercomunale (Venezia e Chioggia almeno, ma anche Jesolo), soprattutto alla luce del successivo art. 11 – Servizi lacuali e lagunari.

Recita infatti il comma 3 dell'art. 11: "Al fine di coordinare il trasporto locale con le attività relative al traffico acqueo negli ambiti della laguna veneta, la provincia di Venezia, d'intesa con i soggetti competenti in materia, emana apposito regolamento che, fra l'altro, prevede un sistema di rilevamento dei natanti circolanti nell'ambito lagunare al fine di garantire la sicurezza della navigazione. L'intesa è conseguita in apposita conferenza dei servizi, da realizzare ai sensi dell'art. 17, comma 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127, cui partecipano, oltre la provincia e gli enti locali, rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione,del Ministero dell'Ambiente,del Ministero dei Lavori Pubblici e della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento delle aree urbane. Se il regolamento non è emanato entro il 30 giugno 1998, vi provvede il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con gli altri Ministri interessati."

2.4 REGOLAMENTO DELLA PROVINCIA DI VENEZIA

Con deliberazione del Consiglio Provinciale prot. N. 24772/I^ di verb. del 25.06.98, divenuta esecutiva in data 25.09.98, e prot. N. 17778/VIII di verb. del 29.04.99, esecutiva in data 13.05.99 è stato approvato il Regolamento per il coordinamento della navigazione locale della Laguna Veneta.

Il regolamento provinciale si qualifica come norma con valenza regolamentare, analoga ad un decreto ministeriale, tanto che ne assume la forma in caso di inottemperanza nei termini previsti da parte della Provincia (potere sostitutivo del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici).



2.5 AMBITO DI EFFICACIA

Il regolamento ha come ambito di applicazione gli ambiti lagunari, laddove il termine utilizzato al plurale deve certamente intendersi riferito a tutti gli ambiti in cui amministrativamente sono articolate le acque lagunari: marittime, portuali, interne statali con competenza ministeriale o di concessionari ministeriali, comunali. Evidentemente, l'efficacia delle norme unitariamente definite deve estendersi quindi all'intero ambito lagunare.

Tale specificazione è di notevole rilevanza, in quanto riconosce l'esigenza di una normazione unitaria dei trasporti e della navigazione locali a prescindere dalle acque in cui essi si svolgono, come invece avviene attualmente: da qui la necessità di un'intesa con i Ministeri dei trasporti e della navigazione (competenze in materia di navigazione marittima e, parzialmente, interna, nell'ultimo caso concorrenti con quelle regionali) e con quello dei lavori pubblici, competente sulle acque lagunari non marittime tramite il Magistrato alle Acque.

2.6 FINE

Il fine dichiarato del regolamento è il coordinamento normativo del trasporto locale con le attività relative al traffico acqueo in tutta la laguna di Venezia.

Non si ritiene debba né possa quindi trattarsi di un nuovo sistema normativo che si sovrapponga ai sistemi della navigazione, marittima ed interna, attualmente vigenti, quanto piuttosto una disciplina che intenda coordinare i regimi attuali, ridefinendone se del caso i confini applicativi rispetto a quanto consolidato nel recente passato, e integrandone le disposizioni al fine di garantire l'applicazione di regole uniformi in entrambi i casi.

Il fine del regolamento è la disciplina unitaria e coordinata di tutte le attività connesse alla navigazione lagunare, di trasporto pubblico e non, compreso quanto attiene all'uso privato, al diporto e alla pesca professionale in acque interne.

2.7 CONTENUTI

Secondo la legge il regolamento ha almeno un contenuto essenziale: la previsione di un sistema di rilevamento dei natanti circolanti nell'ambito lagunare al fine di garantire la sicurezza della navigazione.

Che i contenuti del regolamento possano essere diversi e molteplici lo attesta l'espressione "fra l'altro" utilizzata per introdurre, quasi a modo di esempio, il sistema di rilevazione: il riferimento alla sicurezza della navigazione è da intendersi come specifico obiettivo del sistema di rilevazione dei natanti, e pertanto non deve essere ritenuto come principio informatore di tutto il regolamento, il quale invece è essenzialmente il coordinamento normativo.

Si ritiene che con detto regolamento è stato attuato il coordinamento ad ampio spettro, per tutti i seguenti aspetti:

- definizioni in materia di navigazione locale
- classificazione delle acque
- individuazione e disciplina delle "unità lagunari"
- disciplina uniforme dei servizi di trasporto pubblico
- regolamentazione delle eccezioni alle norme regolamentari, relative al traffico marittimo• tutela delle vie navigabili, delle opere, dell'acqua e dell'aria dagli effetti della navigazione
- pianificazione della navigazione lagunare – livello urbano e provinciale
- segnaletica lagunare standardizzata su quella stradale
- requisiti tecnici delle unità lagunari: carene a ridotta formazione di moto ondoso, limiti di potenza imbarcata, limiti alle emissioni inquinanti – modalità di verifica e abilitazione

- individuazione della destinazione e dell'uso delle unità lagunari
- caratteristiche delle unità adibite ai diversi usi lagunari: diporto, uso privato, uso proprio (trasporto di persone e cose), uso di terzi (trasporto pubblico di linea e non di linea), pesca professionale
- disciplina delle iscrizioni nei pubblici registri secondo l'impiego
- disciplina uniforme del rilascio dei documenti di bordo di verifica dei titoli necessari alla destinazione dichiarata
- standardizzazione dei dati di identificazione delle unità registrate
- sistema di identificazione e riconoscimento dei natanti da diporto a motore (applicazione di contrassegni uniformi)
- riordino ed equiparazione dei titoli professionali, delle qualifiche e delle patenti necessarie per condurre le diverse tipologie di unità addette alle varie attività, con omologazione verso standard elevati per il trasporto pubblico di persone
- regole comportamentali dei conduttori in navigazione lagunare
- disciplina dei limiti di velocità differenziati, con depenalizzazioni delle infrazioni entro i limiti di sicurezza
- disciplina del sistema delle concessioni per gli approdi pubblici, per l'attuazione della separazione tra esercizio dei servizi e gestione delle rete a terra
- disciplina della navigazione in condizioni critiche (nebbia)

REGIONE DEL VENETO

- disciplina delle esenzioni dal rispetto delle norme
- vigilanza sull'esecuzione e sul miglioramento del regolamento, con istituzione di una Commissione Consultiva Mista
- istituzione di archivi e anagrafi informatizzate presso i soggetti competenti (canali, unità, personale di bordo)
- istituzione di un sistema integrato di rilevazione, controllo e gestione della navigazione basato su DGPS
- istituzione di un sistema di monitoraggio della navigazione, del moto ondoso e delle condizioni meteomarine
- norme transitorie di applicazione

3) DEMANIO DELLA NAVIGAZIONE INTERNA

Premessa:

Il D. Lgs. n. 112/98 ha conferito funzioni amministrative alle Regioni ed, in particolare, gli artt. 86, comma 1 e 105, comma 2, lettera l) conferiscono rispettivamente la funzione di gestione dei beni del demanio idrico e la funzione di rilascio delle concessioni di beni del demanio della navigazione interna.

La L.R. n. 11/2001 ha disciplinato le competenze conferite dal D. Lgs. 112/1998; in particolare l'art. 100, comma 2, lettera e), è inerente alla disciplina delle funzioni amministrative in materia di demanio della navigazione interna.

La D.G.R. n. 1880/2003 ha individuato le competenze spettanti alla Direzione Mobilità ed in particolare al Dirigente del Servizio Ispettorati di Porto e fra queste: il "rilascio di tutte le concessioni di aree e opere demaniali o spazi acquei ecc. finalizzate all'esercizio della navigazione interna".

La D.G.R. n. 4222 del 28.12.2006 individua il demanio della navigazione interna, definendo tale ambito territoriale demaniale e fluviale, in acqua ed a terra, funzionale all'esercizio di un uso turistico, ricreativo, sportivo e commerciale dell'area. Il demanio della navigazione interna consiste nella superficie navigabile delle acque fluviali, nelle aree prospicienti a terra con le relative pertinenze, intendendo per tali ambiti: aree, strutture, fabbricati ed ogni quant'altro è necessariamente funzionale all'esercizio di un uso demaniale del bene.

Ravvisata la necessità di disciplinare le procedure per il rilascio delle concessioni in materia di navigazione interna esplicitando l'ambito di applicazione nonché l'iter burocratico da seguire da parte dei concessionari è stata predisposta una direttiva approvata con D.G.R. n. 2081 del 10.07.2007

3.1 NORMATIVE E CLASSIFICAZIONE DELLE VIE NAVIGABILI

Il tema della navigazione interna si presentò all'attenzione dei governi all'inizio del secolo scorso. Il primo riferimento normativo sull'argomento risale infatti alla legge n° 9 del 2 Gennaio 1910. Ad essa seguì poi un elenco delle vie navigabili di seconda classe, compreso nel R.D. 8 Giugno 1911 n° 823 e nel quale viene descritta la dorsale idroviaria padana composta dalle tratte Milano – Lodi – Cremona - Fiume Po - Cavanella Po – Conca di Brondolo – Chioggia – Venezia. I successivi testi normativi sulla navigazione interna degni di nota per il nostro territorio sono i seguenti:

- R.D. 11 Luglio 1913 n. 359 (Testo Unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione): l'art. 2 del suddetto T.U. forniva le prime informazioni relativamente alla classificazione delle idrovie. Si distinguevano infatti 4 tipologie di vie navigabili in base al tipo e all'importanza della navigazione che in esse si svolgeva, (militare o commerciale di importanza minore o maggiore). Questo tipo di classificazione aveva prevalentemente scopi giuridico-amministrativi riguardanti la gestione delle spese relative alle singole opere.

- D.Luog. 31 Maggio 1917 n. 1536 : vengono aggiunte nuove tratte alla lista delle vie navigabili di seconda classe, tra cui il canale Fissero - Tartaro – Canalbianco.
- R.D. 30 Marzo 1942 n. 397- Approvazione del testo del Codice della Navigazione
- D.P.R. 28 Giugno 1949 n. 631 - Approvazione del Regolamento per la navigazione interna
- Legge 31 Marzo 1956 n. 287 – Aggiunta tra le linee navigabili di seconda classe del tronco Bassanello – Voltabarozzo – San Gregorio – Piovego, lungo la linea Vicenza - Padova – Fusina e declassificazione del canale interno Naviglio di Padova.

REGIONE DEL VENETO

INDICAZIONE DELLA LINEA	SPECIFICA DEI TRONCHI	NORMATIVA DI INDIVIDUAZIONE
1. Fiume Po fino alla foce e da Cavanella Po alla conca di Brondolo	a) fiume Po dalla foce dell'Adda in mare b) naviglio di Cavanella Po c) Po di Levante dal naviglio di Cavanella fino al canale di Loreo d) Canale di Loreo e) Fiume Adige dallo sbocco del canale di Loreo a quello di Valle f) Canale di Valle g) Fiume Brenta dallo sbocco nel canale di Valle al sostegno di Brondolo h) Sostegno di Brondolo	R.D. 8 giugno 1911, n. 823 D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
2. lago di Garda – Peschiera – Mantova – Po		R.D. 8 giugno 1911, n. 823
3. Confine austriaco: Verona – Legnago – Badia Polesine – Conca di Tornova	a) fiume Adige dal confine austriaco all'incile del Canale di Loreo (conca di Tornova)	R.D. 8 giugno 1911, n. 823 D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
4. Vicenza – Padova – Fusina	a) fiume Bacchiglione da Vicenza al sostegno del Bassanello b) canale da Padova a Fusina	R.D. 8 giugno 1911, n. 823 D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
5. Mirano – Mira – con terminazione lagunare a Fogolana	a) canale di Mirano b) canale Novissimo da Mira a Fogolana	R.D. 8 giugno 1911, n. 823 D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
6. Treviso – Litoranea Veneta con diramazione per canale Sioncello alla laguna Veneta e con diramazione per canale Fossetta a Fossalta di Piave	a) fiume Sile da Treviso all'incile del Cavelta b) canale Sioncello c) canale Fossetta	R.D. 8 giugno 1911, n. 823 D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
7. Treviso – Litoranea Veneta	a) fiume Sile	R.D. 8 giugno 1911, n. 823
8. fiume Tartaro, Canalbianco e Po di Levante dal bastione di San Michele allo sbocco in mare, con diramazione ad Ostiglia per la Fossa o Fossetta di Ostiglia; con diramazione a Lignano per il naviglio Bussè; con diramazione a Villanova del Ghebbo per il canale Scortico; quindi a Badia Polesine per il naviglio Adigetto e con diramazione a Polesella per Fossa Polesella	a) fiume Tartaro da Bastione San Michele a Canda b) Canalbianco e Po di Levante da Canda al mare c) Fossa e Fossetta di Ostiglia d) Naviglio Bussè e) Canale Scortico f) Naviglio Adigetto da Badia Polesine a Villanova del Ghebbo g) Fossa Polesella	D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
9. Portogruaro sbocco nella Litoranea Veneta	a) fiume Lemene da Portogruaro a Roccavolta	D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
10.Zenson, sbocco nella Treviso – Litoranea	a) fiume Piave da Zenson all'incile del canale Intestatura b) canale Intestatura	D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536

11. San Donà di Piave – sbocco nella Litoranea veneta	a) fiume Piave da San Donà a Revedoli	D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
12. Mestre – Forte di Marghera	a) canale di Mestre, fuori della conterminazione lagunare	D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
13. fiume Brenta da Campo San Martino a Limena, sbocco nella Vicenza – Padova, Fusina	a) fiume Brenta, da Campo San Martino a Limena b) canale Bretella	D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
14. Albettone – Este – Monselice – Padova	a) canale Bisatto, da Albettone a Este b) canale Este – Monselice c) canale Monselice d) canale Battaglia	D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
15. Padova – Bovolenta	a) fiume Bacchiglione da Bovolenta alle Grade di San Massimo	D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
16. Battaglia – Bovolenta – Brondolo, con diramazione a Pernumia per il canale di Bagnarolo	a) canale Sottobattaglia b) canale di Bagnarolo c) canale Cagnola d) canale Pontelongo e) nuovo Bacchiglione f) tronco Comune di Brenta e Bacchiglione fino a Brondolo	D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
17 Treccanne – Brondolo	a) fiume Gorzone	D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
18. Po – Ariano – Codigoro – Primaro – Porto Corsini	a) Po di Goro, dalla diramazione dell'asta principale ad Ariano Polesine	R.D. 8 giugno 1911, n. 823 D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536
19. Idrovia Padova - Venezia		

LINEE NAVIGABILI DI III^ CLASSE

1. Villanova del Ghebbo – Canalbianco; fiume Adige da Villanova del Ghebbo a punta Stramazzo (sbocco nel Canalbianco)		D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1650

I decreti sopraccitati subirono poi sostanziali modifiche negli anni successivi, consentendo il graduale il trasferimento di competenze in materia di navigazione interna dallo stato alle singole regioni interessate, in funzione di quanto previsto dal D.P.R. 24 Luglio 1977 n. 616 e dalla cosiddetta legge Bassanini.

C'è da ricordare poi, come ad oggi non siano ancora ben definiti i rapporti giuridici e amministrativi concernenti i beni della navigazione, che possono portare a sovrapposizioni tra demanio idrico, marittimo, e della navigazione interna.

I tentativi successivi di classificazione si caratterizzano per una distinzione, più logica ed oggettiva, in base alle caratteristiche tecniche e dimensionali di canali e manufatti. Ogni via navigabile verrà quindi classificata in ragione della propria capacità di poter ospitare navi con determinati standard dimensionali, stabiliti da appositi enti e commissioni a livello Europeo o nazionale.

A livello nazionale si è assistito alla pubblicazione della già citata "proposta di normativa per la redazione dei progetti di vie navigabili", elaborata da una commissione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici tramite il D.M. n. 3569/89/280 del 1988. Questa proposta, pur non costituendo una legge approvata ufficialmente, costituisce tuttora un valido strumento per la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento e la manutenzione delle vie navigabili e delle opere connesse, con riferimento alla classificazione CEMT che verrà presentata nel prossimo paragrafo.

Vengono descritte nei paragrafi successivi le principali classificazioni di riferimento.

3.2 CLASSIFICAZIONE CEMT

L' European Conference of Ministers of Transport (ECMT) è un organizzazione intergovernativa istituita nel 1953 a Bruxelles con lo scopo di fornire linee guida per lo sviluppo di sistemi di trasporto economicamente efficienti, sicuri e a basso impatto ambientale.che comprende i Ministeri dei Trasporti di 44 nazioni.

Con la risoluzione n° 92/2 denominata "On new classification of inland waterways"(sulla nuova classificazione delle idrovie interne), il CEMT emana una serie di raccomandazioni tecniche e politiche agli stati membri relativamente al trasporto fluviale e idroviario. E' necessario premettere che il testo della risoluzione, come le indicazioni che si trovano al suo interno, sono rivolte in primo luogo ai paesi dove la navigazione interna è diffusa in maniera consistente, come in Germania, Francia, Belgio e Paesi Bassi. Le indicazioni offerte dalla commissione trattano comunque in modo generico gli aspetti tecnici e gli aspetti politici in materia di navigazione interna, delegando agli stati membri l'applicazione di criteri più specifici in relazione alle singole realtà nazionali.

In particolare, emerge dal testo della risoluzione la necessità di un'armonizzazione per quanto riguarda i criteri di classificazione delle vie navigabili, in funzione di un'integrazione tra le varie reti nazionali per la realizzazione di una rete idroviaria globale Europea, senza limitazioni di ordine tecnico e senza strozzature, come illustrato in figura 1.

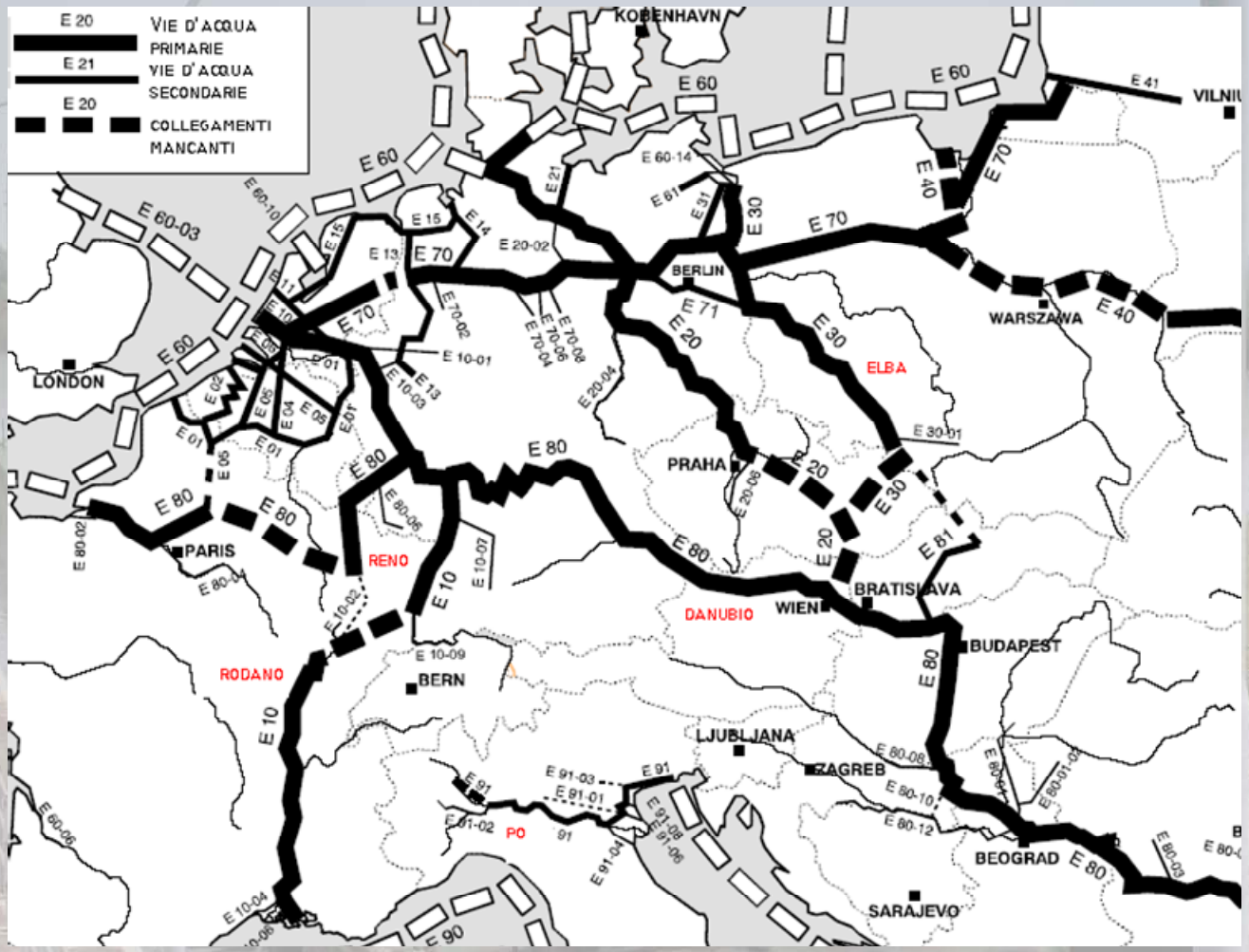


Figura 1 – *Mappa delle vie d'acqua di interesse internazionale*

Per questo motivo viene proposta dalla commissione una classificazione delle vie navigabili, in linea con le principali tendenze Europee riguardo a tipologie e configurazioni di natanti utilizzati.

La classificazione proposta è riportata in tabella.

La tabella riportata fornisce, per ogni classe di via navigabile, un elenco di caratteristiche geometriche che vanno a definire quali siano effettivamente le imbarcazioni in grado di transitare lungo la via navigabile stessa. I valori riportati dunque sono riferiti alla nave di maggior impegno e comprendono misure legate all'ingombro fisico delle navi (lunghezza, larghezza, tirante d'acqua e tirante d'aria sotto i ponti) e valori indicativi del tonnellaggio.

La prima categoria comprende le idrovie di interesse regionale, cioè quelle di classe I, II, e III. In questa prima divisione si distingue poi tra vie navigabili a Est del fiume Elba e ad Ovest del fiume Elba. Ciò è dovuto sostanzialmente alla differenza tra natanti utilizzati nelle diverse zone dell'Europa centrale, che presentano piccole, ma sostanziali differenze.

Le idrovie di classe IV, Va, Vb, VIa, VIb, VIc, e VII vengono considerate dalla normativa di interesse internazionale, in quanto consentono volumi di traffico di notevole intensità che attraversano numerosi stati dell' Europa Centrale (vedi figura 1).

Si definiscono quindi in totale 7 classi di idrovie, con alcune variazioni, come già accennato sopra relativamente alla configurazione di chiatte movimentate a mezzo spintori (vedi classi Va, Vb, VIa, VIb, VIc).

REGIONE DEL VENETO

CLASSIFICATION OF EUROPEAN INLAND WATERWAYS * – CLASSIFICATION DES VOIES NAVIGABLES EUROPEENNES * - КЛАССИФИКАЦИЯ ЕВРОПЕЙСКИХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ *

Waterway type Type de voie navigable Тип водных путей	Waterway class Classe de voie navigable Класс водных путей		Motor vessels and barges – type of vessel: general characteristics Automoteurs ou chalands – type de bateau : caractéristiques générales Самоходные суда и баржи – тип судна: общие характеристики					Pushed convoys – type of convey; general characteristics Convois poussés – type de convoi : caractéristiques générales Толкаемые составы – тип состава: общие характеристики					Minimum height under bridges Hauteur minimale sous les ponts Миним. высота под мостами 2/	Symbol on maps Symbole sur les cartes Обозначение на карте
			Designation Dénomination Наименование	Max. length Longueur max. Максим. длина	Max. beam Largeur max. Максим. ширина	Draught Tirant d'eau Осадка	Tonnage Tonnage Тоннаж		Length Longueur Длина	Beam Largeur Ширина	Draught Tirant d'eau Осадка	Tonnage Tonnage Тоннаж		
				L(m)	B(m)	d (m)7/	T (t)		L (m)	B (m)	D (m) 7/	T (t)	H (m)	
of regional importance d'intérêt régional Регионального значения	west of Elbe à l'Ouest de l'Elbe к западу от Эльбы	I	Barge – Péniche - Баржа	38.50	5.05	1.80-2.20	250-400						4.00	
		II	Kampine– Campinoise – "Кампин"	50-55	6.60	2.50	400-650						4.00-5.00	
		III	Gustav Koenigs – "Густав Кенигс"	67-80	8.20	2.50	650-1000						4.00-5.00	
	east of Elbe À l'Est de l'Elbe к востоку от Эльбы	I	Gross Finow – "Гросс Финоу"	41	4.70	1.40	180						3.00	
		II	Type BM-500 – Типа БМ-500	57	7.50-9.00	1.60	500-630						3.00	
		III	6/	67-70	8.20-9.00	1.60-2.00	470-700		118-132	8.20-9.00	1.60 - 2.00	1000 – 1200	4.00	
of international importance d'intérêt international Международного значения	IV			80-85	9.50	2.50	1000-1500		85	9.50 5/	2.50 - 2.80	1250 – 1450	5.25/7.00 4/	
	Va			95-110	11.40	2.50-2.80	1500-3000		95 - 110 1/	11.40	2.50 - 4.50	1600 – 3000	5.25 / 7.00 / 9.10 4/	
	Vb								172 - 185 1/	11.40	2.50 - 4.50	3200 – 6000		
	VIa								95 - 110 1/	22.80	2.50 - 4.50	3200 – 6000	7.00/9.10 4/	
	VIb		3/	140.00	15.00				185 - 195 1/	22.80	2.50 - 4.50	6400 – 1200	7.00/9.10 4/	
	VIc								270 - 280 1/	22.80	2.50 - 4.50	9600 – 1800	9.10 4/	
									195 - 200 1/	33.0-34.20 1/	2.50 - 4.50	9600 - 1800		
	VII							8/	285	33.0-34.20 1/	2.50 - 4.50	14500 - 27000	9.10 4/	

* footnootes to this table, see UNECE document TRANS/SC.3/131, page 183 - * Pour les notes explicatives de ce tableau, voir le document de la CEE ONU TRANS/SC.3/131, page 185 - * Сноски к настоящей таблице приведены в документе ЕЭК ООН TRANS/SC.3/131, стр. 188

3.3 LEGGE 16/2000 – ACCORDO EUROPEO SULLE GRANDI VIE NAVIGABILI D'IMPORTANZA INTERNAZIONALE

Sulla base della proposta di classificazione effettuata dal CEMT con la risoluzione 92/2, l'Italia ed altri paesi Europei, consapevoli della necessità di agevolare e sviluppare il trasporto per acque interne, hanno sottoscritto a Ginevra nel 1996 un'accordo comunitario, tradotto poi nella legge 16/2000 denominata "ratifica ed esecuzione dell'accordo Europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale" e pubblicata sul supplemento ordinario della Gazzetta Ufficiale n. 36 del 14 febbraio 2000. Nell'accordo e negli allegati sono contenute indicazioni più precise per quanto riguarda la costruzione, l'adeguamento e il mantenimento delle vie navigabili, con chiaro riferimento a quelle classificate dalla CEMT come internazionali, cioè di classe IV, V, VI e VII. Viene presentato poi un elenco completo delle vie navigabili Europee, le quali vengono individuate da un codice numerico (vedi rappresentazione in figura 1) e suddivise in arterie principali, rami primari e rami secondari.

Le specifiche tecniche e dimensionali, oltre allo lo schema relativo alla classificazione CEMT per classi superiori alla IV, sono riportate, strutturate in 13 punti. Sono previste poi anche le condizioni di utilizzazione delle vie navigabili Europee, relativamente a periodi di esercizio di canali, conche, ponti mobili o altri manufatti, ai periodi di fermo per manutenzione e a caratteristiche di porti e infrastrutture ad essi collegate. Da notare come l'accordo non ammetta interruzioni di servizio per acque basse, ma solo una ragionevole limitazione del tirante d'acqua.

REGIONE DEL VENETO

3.4 IPOTESI CLASSIFICAZIONE CORSI D'ACQUA DELLA REGIONE VENETO

(aa)	**Ripartizione utilizzata**	fuori sistema	terziarie	secondarie		primarie			superiori alla attuali effettive caratteristiche	
(bb)	**Classifica Proposta**	**≤ 00*****	**00****	**0***	**I**	**II**	**III**			
		minime	≤50	50-250	300	500	1000	1350	2000	3000
(cc)	**Classifica ECMT**				**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**	**VI**
					300	500	1000	1350	2000	≥3000
(dd)	**Classifica CEE**				**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**	**VI**
					250-400	400-650	650-1000	1000-1500	1500-3000	≥3000
(ee)	**Classifica Francese**			**0**	**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**	**VI**
				50-250	250-400	400-650	650-1000	1000-1500	1500-3000	3000-5000
(ff)	**R.D.8 giugno 1911, n.823**					**II**	**III**			
(gg)	**D. Luog. 31 maggio 1917, n. 1536**					**II**	**III**			
(hh)	**Classifica Italiana 2005 (ECMT)***				**I**	**II**	**III**	**IV**	**V**	**VI**

REGIONE DEL VENETO

(hh)	Classifica Italiana 2005 (ECMT)*	I	II	III	IV	V	VI
	Aste Primarie (I-II)						
SN	**Denominazione**						
1	Fiume Tagliamento			X	X		
2	Canale Cava Nuovo		X	X			
3	Canale di Lugugnana		X	X			
4	Canale dei Lovi		X	X			
5	Canale Cavanella		X	X			
6	Canale del Morto		X	X			
7	Canale Nicessolo		X	X			
8	Canale Saetta		X	X			
9	Canale dell'Orologio		X	X			
10	Fiume Livenza		X	X			
11	Canale Commessera		X	X			
12	Canale Largon		X	X			
13	Canale Revedoli		X	X			
14	Fiume Piave		X	X			
15	Canale Cavetta		X	X			
16	Fiume Sile			X	X		
17	Canale S.Felice		X	X			
18	Canale dei Tre Porti		X	X			
20	Canale Orfano		X	X			
21	Canale S. Spirito		X	X			
22	Canale Malamocco		X	X			
23	Canale Rocchetta		X	X			
24	Canale di S.Pietro		X	X			
25	Canale S. Antonio		X	X			
26	Canale di Pellestrina		X	X			
27	Canale di Ca' Roman		X	X			
28	Canale Lombardo			X	X		
30	Canale di Valle			X	X		
31	Fiume Adige			X	X		
32	Canale Po-Brondolo		X	X			
33	Canal Bianco			X	X	X	
34	PO di Levante			X	X	X	
35	PO (di Venezia)		X	X			

36	PO della Pila			X	X		
37	PO di Goro			X	X		
38	PO di Donzella o di Gnocca			X	X		
40	Canale di Fusina				X	X	
41	Naviglio del Brenta				X	X	
42	Canale Piovego Navigabile			X	X		
	Aste Secondarie (I-0*)						
4-2-1	Canale Baseleghe	X	X				
5-2-1	Canale Canadare	X	X				
7-2-1	Fiume Lemene	X					
7-2-2	Fiume Reghena	X					
7-2-3	Fiume/Canale Loncon	X	X				
10-2-2	Canale Malgher	X	X				
10-2-3	Canale Brian	X					
10-2-4	Canale il Taglio di Brian	X	X				
15-2-2	Taglio Nuovo del Sile	X	X				
16-2-1	Alveo Piave Vecchia/Sile	X	X				
16-2-2	Canale Casson	X	X				
16-2-3	Canale Pordelio	X	X				
18-2-1	Canale dei Marani	X	X				
18-2-2	Canale di S.Nicolò		X	X	X	X	
19-2-1	Canale S.Marco		X	X	X	X	X	X
19-2-2	Canale Giudecca		X	X	X	X	X	X
24-2-1	Canale Spignon	X	X				
24-2-2	Canale Val Grande	X	X				
24-2-3	Canale di Lio	X	X				
24-2-4	Canale della Perignola	X	X				
24-2-5	Canale Novissimo	X					
24-2-6	Canale di Mirano (Taglio)	X	X				
28-2-2	Canale Fossetta	X	X				

31-2-1	Canale di Loreo		X	X	
35-2-1	PO di Maistra		X	X	
35-2-2	PO delle Tolle		X	X	
36-2-1	Busa Dritta		X	X	
40-2-1	Can.Nuovo di Fusina			X	X
42-2-1	Brenta-Can. Novissimo			X	X
42-2-3	Canale Piovego			X	X
53-2-1	Fiume Meduna		X	X	
	Aste Terziarie (0*-00*)				
4-3-1	Canale Taiada	X	X		
4-3-2	Canale Taglio Nuovo	X	X		
7-3-1	Canale degli Alberoni	X	X		
7-3-2	Cavanella Lunga	X			
7-3-3	Sindacale	X			
7-3-4	Maranghetto	X	X		
8-3-1	Canale Riello	X	X		
10-3-1	Canale Fosson	X	X		
10-3-4	Canale Grassaga	X			
10-3-5	Canale Piavon	X			
11-3-1	Canale Livenza Morta	X	X		
11-3-2	Canale Termine	X	X		
13-3-1	Canale Ongaro	X	X		
15-3-1	Fiume Piave Vecchia	X	X		
15-3-2	Silone	X	X		
15-3-3	Siloncello	X	X		
15-3-4	Canale Borgognoni	X	X		
15-3-5	Canale di Burano	X	X		
16-3-1	Canale Saccagnana	X			
16-3-2	Canale di Portosecco	X			
17-3-1	Canale Saccagnana	X	X		
18-3-1	Canale Scomenzera	X	X		
18-3-2	Canale dei Carboneri	X	X		
22-3-1	Canale delle Scoasse	X	X		

24-3-1	Canale di Lio (Allacciante)	X	X	
24-3-3	Canale delle Fosse	X	X	
24-3-4	Canale Poco Pesce	X	X	
33-3-1	Adigetto	X		
34-3-1	Collettore Padano Polesano	X		
36-3-1	Busa di Tramontana	X	X	
36-3-2	Busa di Scirocco	X	X	
42-3-1	Fiume Bacchiglione		X	X
42-3-2	Canale Gorzone		X	X
44-3-1	Canale Roncaiette	X		
44-3-2	Canale S. Gregorio	X	X	
45-3-2	Canale Cagnola	X		
45-3-3	Canale Vigenzone	X		
46-3-3	Canale Pontelongo	X		
47-3-4	Canale di Monselice	X		
48-3-5	Canale di Battaglia	X		
48-3-6	Canale Bisato	X		
49-3-1	Canale Brentella	X	X	
49-3-2	Canale Bagnarolo	X		
53-3-1	Fiume Noncello	X	X	

REGIONE DEL VENETO
GRAZIE PER LA CORTESE ATTENZIONE