

Turci: ma il Po non è solo acqua sporca

La questione del disinquinamento è centrale anche per il mare Adriatico - Eppure centomila turisti ogni anno vanno in crociera sul fiume

BOLOGNA — Lanfranco Turci, presidente della Giunta regionale dell'Emilia-Romagna, è indubbiamente, fra gli uomini politici, uno di coloro che più si è impegnato per la soluzione dei problemi del Po, attraverso l'individuazione degli strumenti e le scelte politiche necessarie a realizzare un governo unitario del fiume e delle sue risorse. In questo quadro, per uomini come Turci, è chiaro che un ruolo decisivo deve essere svolto dalle Regioni.

«In tutta questa discussione che periodicamente si riacende sulle teste delle Regioni — dice Turci — se sono state cioè un'esperienza fallimentare o hanno rappresentato un punto importante nel riassetto complessivo della macchina statale e delle istituzioni in generale, noi dobbiamo sapere che la immagine stessa di Regioni come quelle padane si gioca proprio attorno a progetti come quello sul Po».

Perché, Turci?
Perché è su questi progetti che lo Stato in quanto tale e l'opinione pubblica avvertono la capacità o meno delle Regioni di essere momento di sbocco di una situazione che, negli anni, è bloccata, se non in via di progressivo logoramento. Da qui nasce l'importanza della scommessa politica che ha impegnato la nostra Regione (ma anche le altre Regioni padane) su questo fronte: cioè sul progetto Po.

Ma ci sono anche problemi di merito che giustificano l'impegno delle Regioni?
«Certamente: e non potrebbe essere diverso. Noi avvertiamo che tutta una serie di tematiche di tipo economico, sociale, territoriale, ecologico si giocano attorno al Po. Naturalmente, va tenuto conto subito che per un'emilia parlante di Po, vuol dire parlare immediatamente di eutrofizzazione dell'Adriatico. Per chi governa la Regione questo è un problema vitale. Conosciamo la diagnosi di questa "malattia" del mare, sappiamo

con certezza quanto incide lo scarico padano, attraverso il Po, e quanto lo scarico diretto della nostra regione. E sappiamo anche come operare per guarire questa "malattia": in primo luogo disinquinando il Po, attraverso quegli interventi sui suoi affluenti che sono in atto e che dovranno continuare con i finanziamenti del FIO».

Ma parlare di Po vuol dire anche parlare di molte altre cose.

«Di mille altre cose, direi. Per esempio, fra i primi in Italia abbiamo elaborato un piano regionale delle acque e abbiamo parlato non solo di rifornimenti idrici, ma anche di connessioni con la subsidenza; quindi dicendo Po, oggi diciamo anche misure contro la subsidenza in tutta l'area ferrarese-romagnola, diciamo prelievo delle acque in superficie in alternativa al prelievo delle falde sotterranee. Proprio recentemente il governo ha emanato il decreto di approvazione del nostro piano per il controllo dei pozzi e dell'emungimento delle acque sotterranee. Il Po, quindi, diventa risorsa idrica anche per combattere l'abbassamento del suolo. Ma il Po è anche difesa idraulica dalle sue piene e da quelle degli affluenti. Non dimentichiamo che lo scorso anno alluvioni disastrose avvennero sui due affluenti (il Taro a Parma e il Panaro a Modena)».

Parliamo anche di navigazione, Turci.
«Ma certo. E facciamo riconoscendo che questo è il capitolo più aperto. Mentre per quanto riguarda gli inquinamenti, le ricerche, lo stato di attuazione della legge Merli, le richieste di finanziamenti ci danno un quadro abbastanza preciso di quello che bisogna fare, ed anche, verosimilmente dei tempi attraverso i quali possiamo arrivare a certi abbattimenti, per lo meno dei maggiori inquinamenti urbani, zootecnici e industriali; mentre per la difesa idraulica esiste un piano abbastanza preciso di opere attraverso i vari piani di

bacino elaborati sugli affluenti e attraverso l'ipotesi di massima formulata dalla società SIMPO che prevede la spesa di due mila miliardi per le opere di difesa delle arginature sull'asta principale di fiume, la questione navigazione è il punto ancora più incerto nelle scelte strategiche di fondo».

Perché?
«Perché si tratta di trovare finanziamenti non indifferenti e di decidere come investirli. L'incertezza è tale che, ad esempio, ci ha spinti a formulare nel piano regionale dei trasporti due ipotesi sulla navigabilità del Po: una di minima, per la eliminazione di qualche strozzatura e per utilizzare gli investimenti già assegnati, e un'altra ipotesi, (che però va fatta con scelta e attenzione chiara, lucida e consapevole) per una utilizzazione radicalmente diversa del Po come via navigabile, il che vuol dire buttarsi nel progetto di bacinizzazione».

Personalmente che ne pensa il presidente dell'Emilia-Romagna?
«Conosco gli argomenti a favore e quelli contro il progetto di bacinizzazione del Po che è stato commissionato alla SIMPO e che in via di studio. Ritengo che questo studio è veramente l'occasione per decidere una volta per tutte, ricorrendo al massimo di confronto tecnico scientifico, e non ignorando i correnti che possono portare voci e valutazioni di impatto ambientale tali da far saltare le realizzazioni del progetto stesso. Occorre che il governo e le Regioni interessate promuovano questo confronto, sfruttando tutte le competenze del CNR, delle Università, degli istituti di ricerca qualificati. E, lo ripeto, un'occasione per decidere il futuro del Po e per valutare l'ipotesi sotto tutti gli aspetti: navigabilità, maggiore disponibilità di acqua anche durante le magre, migliore difesa idraulica, sfruttamento turistico non inquinante. E un'ipotesi, però, che secondo alcuni esperti presenta altrettante controindicazioni: il rallentamento del corso del fiume potrebbe aumentare l'inquinamento e diminuire gli apporti solidi nel Delta, quindi non contrastare l'azione di erosione del mare».

Esiste, però, anche l'ipotesi di rendere navigabile il sistema dei canali paralleli al Po.
«In verità, se dovesse essere bacinizzato il fiume lo si renderebbe navigabile tutto l'anno e si renderebbe superfluo il ricorso ai canali. Comunque si sceglie, il problema di fondo è quello di far arrivare l'acqua al mare. Rimane il problema dell'accesso al mare. Io penso che sia piuttosto problematico trovarlo a Porto Levante. L'ipotesi più credibile è l'"autostrada Po" che esce a nord con il sistema dei canali che lo collega a Chioggia e che non si ferma che nel suo porto, con un ramo al sud oggi fino a Porto Garibaldi ma, domani, con un possibile canale di collegamento al porto di Ravenna».

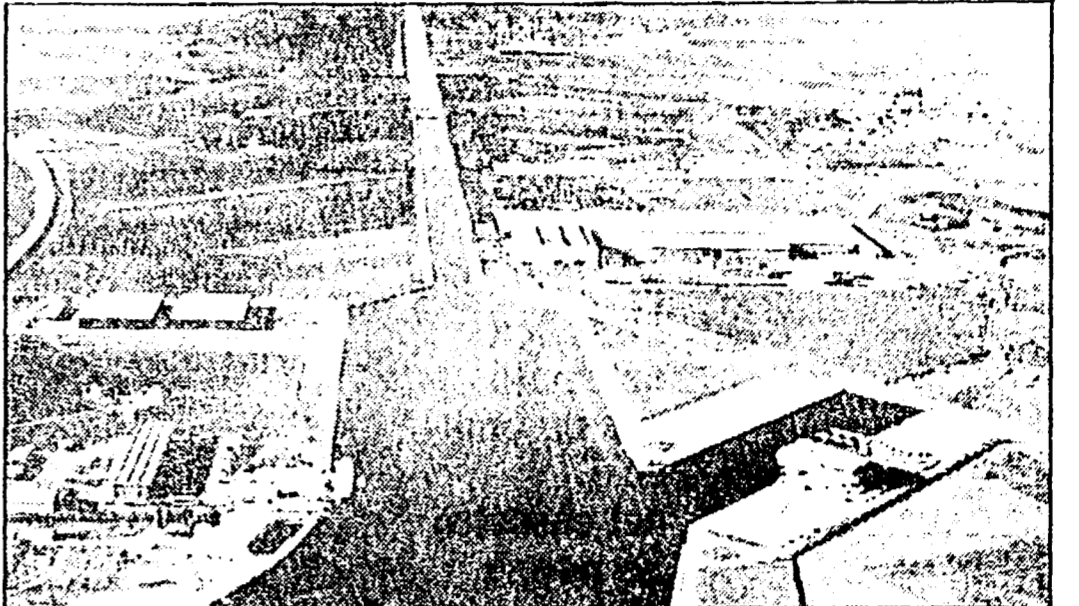
Questi, però sono i discorsi del futuro. Per l'immediato?
«Noi riteniamo molto importante che si sia focalizzato il problema del disinquinamento. Se passerà questa scelta di fondo, come scelta nazionale ed europea, anche per la richiesta di finanziamenti alla BEI (Banca europea di investimenti), noi potremmo avere una serie di vantaggi. Ma la gente non sa, per esempio, che ogni anno 100 mila persone salgono sul 2 o 3 battelli che da Cremona o da Mantova scendono il fiume fino alla foce. Anche questo, seppur minore, è uno dei mille aspetti della vita del Po».

Solo chi ha visto il Reno sa cosa vuol dire «navigazione interna»

L'idrovia? Una cosa strana che viene dalla Germania

Le Regioni padane insistono per fornire anche l'Italia di un moderno sistema di trasporto fluviale - Costituita una società con l'Italstat e, forse, con la Campania

Forse il sogno di Leonardo da Vinci, rendere navigabile con un vasto sistema di canali tutta la Valle Padana, non si avvererà, ma le quattro Regioni in cui è diviso il territorio attraversato dal Po intendono rivitalizzare la navigazione interna e, per questo, vogliono serrare i tempi di un discorso cominciato tanto tempo fa con il governo. L'Italia, si sa, ha almeno un secolo di ritardo rispetto alla Francia, alla Germania ed agli altri Paesi europei nell'uso del sistema idroviario per il trasporto delle merci. Chi ha avuto la ventura di costeggiare le rive del Reno o del Rodano (oppure anche solo la possibilità di affacciarsi sulla Senna a Parigi) avrà subito notato l'enorme quantità di natanti che il percorso soprattutto se confrontato con l'esigua presenza che viene registrata sul Po.



Non solo: esiste in Valle Padana un sistema di canali artificiali che non ha nulla da invidiare a quello di altri Paesi, ma che non viene sfruttato, soprattutto perché mancano le interconnessioni, perché è zeppo di strozzature, perché la manutenzione non esiste e perché abbisogna degli impianti necessari per renderlo navigabile agli standard dei navigli che si sono andati affermando in Europa e nel mondo.

Già sei anni fa, cogliendo al volo le potenzialità offerte dalle competenze passate dallo Stato, le quattro Regioni padane (Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto) siglarono un'intesa per la gestione della navigabilità del Po e del sistema dei canali. L'intesa si propone, appunto, l'obiettivo di rilanciare la navigazione interna in Italia, anche per realizzare un risparmio energetico ed economico nei trasporti e per decongestionare il traffico su strada e su rotaia. Attualmente la rete idroviaria italiana è ristretta all'area fra Venezia e Cremona, ma in futuro potrebbe essere estesa a Milano, a Bologna, a Torino e, addirittura, collegata con il centro Europa.

progettazione, costruzione e gestione del sistema idroviario nazionale. A tale società parteciperà anche il Friuli-Venezia Giulia (infatti l'idrovia collegherà Trieste alla Laguna di Venezia e potrà proseguire verso il Danubio). Adirittura sembra interessata anche una Regione non

padana, la Campania, per la ventilata ipotesi di rendere navigabile il Volturno. Tutto sembra pronto, dunque; mancano solo i finanziamenti. O meglio, la volontà di trovarli, poiché la loro convenienza è stata più volte e insistentemente dimostra-

Termomeccanica Italiana

- per i problemi di oggi e di domani dell'Ecologia e dell'Ambiente:
- Depurazione delle acque reflue civili ed industriali • Impianti per scarichi liquidi e gassosi di Centrali Nucleari • Trattamento dei rifiuti solidi urbani ed industriali • Compostazione ed inertizzazione dei fanghi • Trattamento delle fuliggini e delle ceneri industriali
 - Studi e progetti di assestamenti territoriali • Stazioni di pompaggio • Impianti di potabilizzazione e di dissalazione (anche in Unità Mobili) • Pompe antincendio • Gruppi frigoriferi e pompe di calore per il condizionamento dell'aria.

Termomeccanica Italiana

Azienda del Gruppo EFIM che progetta e realizza impianti completi e componenti con tecnologie d'avanguardia.



TERMOMECCANICA ITALIANA
I 19100 La Spezia, Via del Molo, 1
Casella Postale 341
Tel. (0187) 532111 (Centralino)
Telex: 270171 TMI SP I



Con le centrali io ci allevo i pesci

Pier Luigi Filippi, assessore all'Ambiente della Provincia di Piacenza, parla del «progetto Carpa» - Come si possono utilizzare le acque calde dell'Enel senza inquinare termicamente il Po

È nato, quindi, negli studiosi, il legittimo dubbio se lo stato delle conoscenze ed i limiti legislativi siano sufficienti per escludere ogni responsabilità delle centrali nel contesto di deterioramento generale delle acque del Po. Interrogativo che dovrà essere risolto, con approcci metodologici e obbligati di legge diversi da quelli in atto, soprattutto per rendere la programmazione dei siti per le previste nuove centrali, come dice il prof. Roberto Marchetti, dell'Università di Milano, «simprontata al più alto livello di scientificità».

La provincia di Piacenza, più di altre, proprio per la presenza sul suo territorio di tre centrali Enel (compresa quella di Caorso), si è trovata nella

necessità di farsi carico di tutti i problemi del fiume: «Noi riteniamo — dice l'assessore provinciale all'Ambiente Pier Luigi Filippi — che il miglior modo di evitare l'inquinamento termico del Po sia quello di immettere nel fiume acqua di scarico delle centrali che sia meno calda possibile. In altre parole, bisogna utilizzare a fini produttivi il calore di risulta. Il che, fra l'altro, è anche un modo intelligente di utilizzare la legge sul risparmio energetico, la quale prevede finanziamenti in questo senso».

Insomma, si può salvaguardare l'ambiente e sviluppare l'occupazione. Ma è davvero così facile?

«Non è che sia facile — risponde Filippi — soprattutto se l'Enel non la smette di chiacchiere tanto e di fare poco. Qui a Piacenza è invece possibile di mostrarlo. Se i progetti già iniziati andranno avanti e si estenderanno Piacenza potrà diventare la soluzione dell'equazione "ambiente uguale sviluppo": la fotografia da mostrare a coloro che, giustamente, oggi temono l'installazione delle megacentrali nucleari o a carbone».

Questi progetti sono solo chiacchiere o esiste già qualcosa di concreto?

«Ci sono progetti in fase di ultimazione ed altri ancora allo studio. Il più concreto è quello realizzato per utilizzare le acque calde della centrale La Casella, di Castel San Giovanni, che dovrà entrare in funzione fra un paio di mesi. Gli scarichi della centrale butano in Po 36 metri cubi al secondo di acqua ad una tempera-

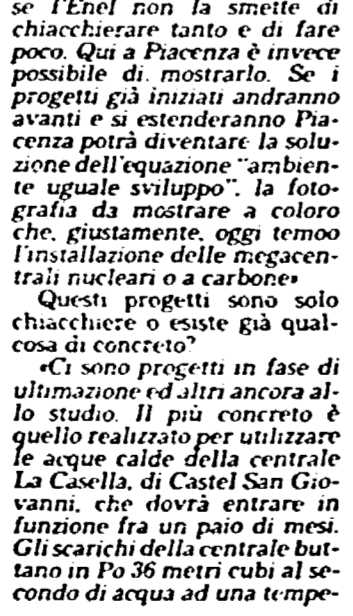
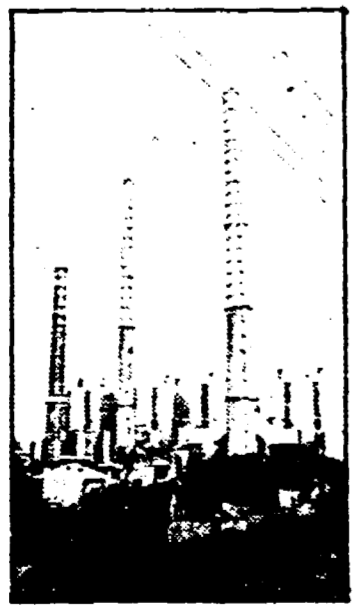
70 ettari di sua proprietà che possiede attorno alla centrale. Pensiamo, inoltre, che si debba contribuire alla formazione dei tecnici della piscicoltura di Venezia (nonché di altre località della Valle Padana) e della Romagna hanno raggiunto un traguardo storico. Perché, parliamo chiaro, tutta la nostra battaglia per il disinquinamento del Po e dell'Adriatico non ha ancora raggiunto nessuna tappa dalla quale si possa essere sicuri che non si torneranno indietro. Ma, per le forze politiche e sociali sono estremamente attenti al nucleo centrale del progetto Po che si chiama disinquinamento. Ma contemporaneamente, noi sosteniamo l'integrazione di tutti questi progetti: politica di disinquinamento, difesa idraulica, irrigazione, fruizione turistica, gestione non sa, per esempio, che ogni anno 100 mila persone salgono sul 2 o 3 battelli che da Cremona o da Mantova scendono il fiume fino alla foce. Anche questo, seppur minore, è uno dei mille aspetti della vita del Po».

Perché non è stato realizzato un analogo progetto anche per la centrale nucleare di Caorso?

«Noi — dice ancora Filippi — lo abbiamo chiesto all'Enel: loro non dicono di no, ma prendono tempo. Anzi per Caorso noi abbiamo progetti ancora più ambiziosi. Abbiamo aperto una trattativa con l'Enel per la gestione di una zona di 500 ettari di terreno di proprietà lungo il fiume attorno alla centrale (sono più di 200 ettari). Vogliamo cominciare a usarlo per realizzare un parco fluviale a fini multiple che vada da Castel S. Giovanni allo sbarramento di Isola Serafini, il quale, realizzato per fini energetici, ha creato una zona umida, un habitat frequentato da migratori. Abbiamo già accordi con le associazioni naturalistiche provinciali, con i cacciatori, con l'azienda regionale delle foreste, la quale dovrà occuparsi dello sviluppo delle colture arboree e sperimentare tecniche particolari di coltivazione. Abbiamo anche cominciato contatti con i milanesi, che sono i diramatori sulla sponda del Po, per coinvolgerli nel nostro discorso. Ci manca solo il consenso dell'Enel per cominciare la trasformazione di questo territorio in una specie di laboratorio ambientale-sperimentale».

Basta, non chiedete più nulla all'Enel?

«Eh no! Gli chiediamo, per esempio, che l'acqua che pompa dal sottosuolo per tenere all'asciutto la centrale non sia ributtata nel Po, ma venga utilizzata a fini irrigui. Perché costringere i contadini a spreca energia per pompare acqua dal Po, quando ce n'è nel Po che viene battuta via? Poi vogliamo affrontare la questione di Isola Serafini. Lo sbarramento del fiume impedisce la navigabilità a monte, impedisce la risalita dei pesci, ma in compenso trattiene i rifiuti e molti inquinanti che scendono a valle. Fino ad ora l'Enel non ha fatto altro che prendere questi rifiuti e ributtarli a valle dello sbarramento. Adesso, su nostra pressione, ha chiesto un progetto per incenerirli. Ma noi vogliamo vedere il progetto? E chi lo pagherà? Non abbiamo proposto di mettere, assieme, i due uomini interessati (Piemonte, Lombardia ed Emilia) il governo e l'Enel, in modo che il disinquinamento della Senna, finì sia risultato nel modo più conveniente ed ecologicamente corretto. Sembra forse che chiediamo troppo».



ROSSI CARROZZERIA - VEICOLI INDUSTRIALI

VIA DEL LAVORO 9 - RICCIONE - TELEFONO (0541) 600.320

Specializzata e premiata nella costruzione di MOTOCARRI e AUTOCARRI per il SERVIZIO NETTEZZA URBANA