

Grandi opere? Il futuro scorre sul grande Po

Più di 800 km di bacino, 560 navigabili: ecco da dove nasce il progetto di Prodi

di **Marcello Lembo** / Segue dalla prima

RETE IDROVIARIA Nella sezione intitolata «Infrastrutture», infatti, la navigabilità del Po occupa un posto di rilievo. Ma qual è la condizione attuale della navigazione nel fiume? Quali sono le possibilità di sviluppo? Degli oltre 650 km di lunghezza del Po sono circa 380 quelli percorribili in nave. L'intero sistema

di navigazione interna, quella che viene chiamata «rete idroviaria padano-veneta», che comprende oltre al bacino navigabile del fiume anche una serie di canali e conche artificiali, si estende per oltre 800 km e, di questi, circa 560 sono sfruttati per il trasporto merci.

Il fiume veniva percorso inizialmente dalle navi cisterne che rifornivano di combustibile le centrali termoelettriche del bacino. Oggi invece, oltre alla navigazione turistica, sul Po si trasportano soprattutto materiali da costruzione e prodotti chimici destinati alla zona industriale di Mantova.

Oggi, però, è solo lo 0,1% del traffico merci a spostarsi su acqua. Eppure la navigazione fluviale potrebbe essere conveniente per molti aspetti. «Una chiatte fluviale di classe 5 - spiega Ivano Galvani, direttore dell'Arni (Azienda regionale per la navigazione interna), ente creato dalla Regione Emilia Romagna che si occupa di gestione, tutela e promozione delle vie fluviali -, ovvero un'imbarcazione lunga 100 metri, larga 11, con un pescaggio di 250 centimetri e una capacità di carico di oltre 1.500 tonnellate si muove grazie alla potenza prodotta da un motore di 1000 cavalli. Per trasportare un eguale quantitativo di merci su gomma sarebbero necessari circa 60 camion da 500 cavalli. Il trasporto su acqua ha quindi un minore impatto ambientale, almeno per quel che riguarda l'inquinamento atmosferico e sonoro».

Per preparare la rete idroviaria ad accogliere una percentuale più rilevante del traffico merci occorreranno, però, tempo e fondi. «Per prima cosa - continua Galvani - bisogna adeguare le vie fluviali alla navigazione delle imbarcazioni più grandi, quelle di classe 5, ma non solo». È necessario, poi, l'ampliamento della rete, realizzando magari quel collegamento che da Cremona dovrebbe raggiungere Milano e, invece, si ferma solo a Pizzighetone, per la distanza complessiva di 12 km (sui 70 previsti in fase di progettazione).

Altro lavoro da svolgere, dicono gli esperti, è la costruzione di nuovi porti.

Sono solo quattro, infatti, i centri che dispongono di una banchina fluviale adatta allo scarico delle merci: Rovigo, Cremona, Mantova e Porto Boretto vicino Reggio Emilia. Da tempo è agli studi un progetto per realizzarne uno a Milano, mentre non esistono piani del genere per l'area di Piacenza, che pure potrebbe sfruttare lo scalo per le sue industrie.

Altra questione da prendere in considerazione è quella degli sbocchi al mare. «Servono strutture - conclude Galvani - per permettere il trasbordo delle merci dalle navi di grande portata, provenienti dall'estero, e le chiatte fluviali».

Il progetto, comunque, non convince tutti. Perplesso alcuni ambientalisti, ma non solo. «Anche raddoppiando il volume del traffico su acqua - commenta Roberto Passino, ex segretario generale dell'Autorità di Bacino del Fiume Po - non riusciremmo a incidere in maniera rilevante sul problema del trasporto merci. Se bisogna dirottare il traffico delle merci dalla strada perché non investire di più sulle ferrovie? Con una spesa minore si otterrebbe un risultato più importante».

«Inoltre - conclude Passino - adeguare le strutture significa modificare l'assetto del fiume. È questa è un'operazione rischiosa, che può aggravare ulteriormente il problema delle alluvioni e compromettere definitivamente il valore turistico e paesaggistico del fiume».



Un uomo sull'argine del fiume Po, vicino Mantova. Foto Ansa



la scheda

Tutti i numeri del gigante d'acqua

652 km è la lunghezza complessiva del fiume Po, 151 i suoi affluenti.

380 sono attualmente i chilometri navigabili più 800 chilometri di rete idroviaria interfluviale padano-veneta, che si estende da Parma fino al mare Adriatico. 564 sono i chilometri lungo i quali si sviluppa il trasporto merci tra Po e idrovie collegate.

12 i chilometri di idrovia tra Cremona e Milano realizzati rispetto ai 70 progettati.

3 milioni di tonnellate è la stima del volume delle merci che vengono trasportate ogni anno lungo il tratto Cremona-Delta e sugli affluenti navigabili.

4 le tratte navigabili, oltre quella principale che scorre lungo il fiume Po.

19 i chilometri navigabili del tratto del fiume Mincio che collega il Po a Mantova.

70 sono i chilometri, divisi in tre tratte, del canale idroviario che collega Ferrara a Porto Garibaldi.

135 km è la lunghezza della tratta dell'idrovia Tartaro-Canalbianco, canale che scorre parallelo al Po e che collega Mantova al mare.

15 i chilometri navigabili tra il Po e la laguna di Venezia.

10 sono i punti fissi del fiume grazie ai quali l'Arni (Azienda regionale per la navigazione interna) effettua il monitoraggio dei fondali ed emette quotidianamente bollettini per la navigazione.

151 le boe utilizzate per la navigazione.

60 circa i mezzi usati per il trasporto merci, una trentina gli attracchi privati e gli operatori economici.

170 mila è la stima annua delle persone trasportate, 14 gli operatori turistici.

L'INTERVISTA EDO RONCHI Ex ministro dell'Ambiente e presidente dell'Istituto sviluppo sostenibile

«Guardiamo all'Europa, c'è il modello Reno»

di **Alessandro Antonelli**



«Esistono esempi in Europa che dimostrano che quella del trasporto fluviale è una strada giusta da percorrere, come nel caso del Reno e di altri fiumi europei navigabili e ben gestiti. Certo, occorre adottare molta cautela per evitare che l'impatto ambientale derivato dalla costruzione di nuovi porti, attracchi e canali sia eccessivo».

Edo Ronchi, ex ministro dell'Ambiente nei governi di centrosinistra, responsabile Ds per le politiche della sostenibilità e presidente dell'Issi, Istituto Sviluppo Sostenibile Italia, crede nella scommessa del Professore sulla riqualificazione dei sistemi fluviali e sottolinea la necessità di sviluppare vie alternative per il trasporto merci.

Nel programma di Prodi pubblicato ieri da l'Unità si fa riferimento a progetti di riqualificazione delle infrastrutture. Oltre alle città e ai porti si parla anche di interventi per il

cabotaggio e la navigabilità del Po. Come intende muoversi il centrosinistra?

«Per adesso siamo alle fasi iniziali del programma ed è naturale che non siano ancora previsti interventi di dettaglio, ma sono allo studio progetti per il potenziamento della viabilità fluviale, di verifica e rafforzamento del cabotaggio sul fiume. E poi il tema è complicato: bisogna discuterne con le Regioni, che hanno un ruolo fondamentale anche dal punto di vista dei finanziamenti, e per gli aspetti tecnici con l'Autorità di bacino».

Che tipo di interventi sarebbero necessari?

«La questione primaria sono le autostrade del mare, il cabotaggio è innanzitutto marittimo. Ma non va sottovalutata la possibilità di utilizzare alcuni tratti di fiume, e quindi anche del Po, soprattutto per quanto riguarda gli approdi, ossia i punti dove avviene il carico e lo scarico delle merci».

Quali vantaggi porterebbe il potenziamento della navigabilità fluviale?

«L'obiettivo per il trasporto di passeggeri a fini di turismo è un obiettivo non secondario. Gli esempi offerti dalla ripresa di navigabilità del Tevere e recentemente

anche dell'Arno dimostrano che la scommessa è vincente. Ma nel caso del Po, che al momento non è interamente navigabile a causa di dighe e sbarramenti, non va sottovalutata la possibilità di utilizzare alcuni tratti del fiume per il trasporto merci».

Dirottando il traffico merci sulle vie fluviali si riuscirebbe ad ottenere anche un risparmio energetico.

«Sicuramente ci sarebbe un risparmio energetico ma in misura non enorme. È bene precisare che l'idea presente nel programma di Romano Prodi è interessante ma non è un'idea "quantitativa", perché il volume di traffico sulla strada che attraversa la pianura padana è pari a milioni di tonnellate e resta imponente. Il trasporto fluviale sarebbe in grado di assorbire una parte non determinante. Ripeto, se si vuole investire in un impiego alternativo del trasporto le merci la grande via sono le autostrade del mare, lì sì che i numeri sono grossi».

Anche questo governo ha pensato alla riqualificazione della navigabilità fluviale. Come giudica gli interventi finora adottati?

«Allo stato attuale è stato fatto molto poco, se ne è parlato molto senza produrre risultati concreti».

Giuliano Antognoli piange il caro

OTTAVIO CECCHI

Collega e maestro di cultura e di vita. Con Ottavio perdiamo tutti una delle preziose tessere del mosaico che hanno fatto la storia de «l'Unità».

Per Necrologie Adesioni Anniversari

Rivolgersi a

PK publiskompas

Lunedì-Venerdì ore 9,00 - 13,00
14,00 - 18,00

solo per adesioni

Sabato ore 9,00 - 12,00
06/69548238 - 011/6665258

Abbonamenti 2005

| | | |
|----------|---------------|----------|
| 12 mesi | 7 gg / Italia | 296 euro |
| | 6 gg / Italia | 254 euro |
| 6 mesi | 7 gg / estero | 574 euro |
| | 6 gg / Italia | 131 euro |
| Internet | 1 mese | 15 euro |
| | 3 mesi | 40 euro |

promozione valida fino al 30 settembre 2005

Postale consegna giornaliera a domicilio
Coupon tagliando per il ritiro della copia in edicola
Versamento sul C/C postale n° 48407035 intestato a Nuova Iniziativa Edizionale Spa, Via Benaglia, 25 - 00153 - Roma
Bonifico bancario sul C/C bancario n° 22096 della BNL, Ag. Roma-Corso ABI 1005 - CAB 03240 - CIN U (dall'estero Cod. Swif:BNLNITRR)

Carta di credito Visa o Mastercard
(seguendo le indicazioni sul nostro sito www.unity.it)
Importante inserire nella causale se si tratta di abbonamento per coupon, per consegna a domicilio per posta o per internet.

Per informazioni sugli abbonamenti:
Servizio clienti Sereid via Carolina Romani, 56
20091 Bresso (MI) - Tel. 02/66505065
fax: 02/66505712 dal lunedì al venerdì, ore 9-14
abbonamenti@unita.it

l'Unità

Per la pubblicità su **l'Unità**

PK publiskompas

| | | |
|---|---|--|
| MILANO, via G. Carducci 29, Tel. 02.244.24611 | CATANIA, c.so Sicilia 37/43, Tel. 095.7306311 | NOVARA, via Cavour 13, Tel. 0321.33341 |
| TORINO, c.so Massimo d'Azeglio 60, Tel. 011.6665211 | CATANZARO, via M. Greco 78, Tel. 0961.724090-725129 | PADOVA, via Mentana 6, Tel. 049.8734711 |
| ALESSANDRIA, via Cavour 58, Tel. 0131.445552 | COSENZA, via Montesanto 39, Tel. 0984.72527 | PALERMO, via Lincoln 19, Tel. 091.6230511 |
| AOSTA, piazza Chanoux 28/A, Tel. 0165.231424 | CUNEO, c.so Giolitti 21bis, Tel. 0171.609122 | REGGIO C., via Diana 3, Tel. 0965.24478-9 |
| ASTI, c.so Dante 80, Tel. 0141.351011 | FIRENZE, via Don Mirzoni 46, Tel. 055.561192-573668 | REGGIO E., via Brigata Reggio 32, Tel. 0522.368511 |
| BARI, via Amendola 166/5, Tel. 080.5485111 | FIRENZE, via Turchia 9, Tel. 055.6821533 | ROMA, via Barberini 86, Tel. 06.4200891 |
| BIELLA, viale Roma 5, Tel. 015.8491212 | GENOVA, via D'Annunzio 21/09, Tel. 010.53070.1 | SANREMO, via Roma 176, Tel. 0184.501555-501556 |
| BOLOGNA, via Parmeggiani 8, Tel. 051.6494626 | GOZZANO, via Cervino 13, Tel. 0322.913839 | SAVONA, p.zza Marconi 3/5, Tel. 019.814887-811182 |
| BOLOGNA, via del Borgo 101/A, Tel. 051.4210955 | IMPERIA, via Alfieri 10, Tel. 0183.273371 - 273373 | SIRACUSA, via Teracati 39, Tel. 0931.412131 |
| CAGLIARI, via Scano 14, Tel. 070.308308 | LECCE, via Trinchese 87, Tel. 0832.314165 | VERCELLI, via Verdi 40, Tel. 0161.250754 |
| CASALE MONF., via Corte d'Appello 4, Tel. 0142.452154 | MESSINA, via U. Bonino 15/c, Tel. 090.65084.11 | |

PER NECROLOGIE-ADESIONI-ANNIVERSARI TELEFONARE ALL'UFFICIO DI ZONA DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ ore 9,00-13,00 / 14,00-18,00

Sabato ore 15,00-18,00 / Domenica ore 17,30-18,30 Tel. 06.58.557.395

Tariffe base Iva esclusa : 5,51 € a parola (non vengono conteggiati spazi e punteggiatura)