

Il Po: fiume che unisce e porta economia

Convegno del 13 aprile 2013

Più che un'affermazione, sono un paio di domande che esigono una risposta. Unisce chi con che cosa? E l'economia: la porta o piuttosto la porterebbe? O ancora meglio: la porterà?

Per discutere di queste due importanti possibilità che ancora travagliano la realtà del Grande Fiume, Assonautica Ferrarese, Polesana e di Rovigo hanno coinvolto associazioni e amministrazioni da Ferrara al Delta in un convegno itinerante, buona parte del quale si è mosso sull'acqua, per fare il punto della situazione e verificare lo stato dell'arte di questo fiume che vive tutt'ora una difficile crisi di personalità che si dipana tra l'abbandono delle sue sponde e il suo utilizzo strategico di arteria alternativa alla viabilità della Valle Padana.

A bordo della motonave Delta Patavium della Delta Tour di Padova siamo partiti da Ro Ferrarese alla volta di Taglio di Po. Più di due ore di navigazione per raggiungere Ca' Zen, una bella villa del diciottesimo secolo nel comune di Porto Viro.

Qui Paolo Dal Buono, dell'Assonautica di Ferrara ha introdotto gli interventi dei relatori aiutato dalla sua omologa Alba Rosito.

"Assonautica scopre e rivaluta l'importanza della navigazione interna - dice Alfredo Malcarne, presidente di Assonautica Italiana, che oggi è venuto qui da Brindisi per essere testimone dell'impegno delle sezioni che operano sul Po - proprio in questo difficile e interessante periodo in cui l'associazione nazionale sta affrontando il tema della navigazione fluviale tra le sue evidenti criticità ed il suo auspicabile sviluppo".

Mario Borgatti, presidente dell'UNI (Unione Navigazione Interna Italiana) affronta l'argomento attraverso una lettura complessiva del problema prima di arrivare al caso particolare. "Sono poche le industrie che usano le nostre vie d'acqua nonostante il fatto che possano essere inserite nel contesto dei sei corridoi europei che costituiscono l'intelaiatura del trasporto fluviale.

Le aree industriali del nostro bacino navigabile sono pronte ma sono vuote: è vero che adesso c'è la crisi, ma è anche vero che dopo ci sarà la ripresa, e noi dovremmo essere pronti per quel momento per ritrovarci ad essere più europei e competitivi.

La navigazione che trasporta le merci non pagherà la tassa legata alla produzione di anidride carbonica che penalizzerà il trasporto su gomma a partire dal 2020: un'opportunità che non dobbiamo lasciarci sfuggire, anche per il benessere dell'ambiente.

Per il momento - conclude Borgatti - ci sono da attuare cambiamenti che non costano nulla: soprattutto apportare modifiche alle vigenti leggi che regolano la navigazione interna in Italia.

Ma tutto questo è inutile se non si comincia ad agire da subito, partendo dall'esistente e affrontando i problemi più grossi ed evidenti. Come per esempio il ponte di Rosolina, che è lì da decenni e continua ad essere il primo ostacolo d'accesso alle nostre idrovie.

Metterlo in condizione di alzarsi e funzionare (come da progetto) non costerebbe più di due milioni di euro, ma c'è il ricorso al Tar delle ferrovie che blocca tutto con un nuovo progetto che costerebbe invece 29 milioni di euro. E' ora di sciogliere il nodo che blocca la navigazione: aggiustiamo quel ponte!"

Il ponte di Rosolina, progettato e costruito per essere alzato al passaggio delle navi, a tutt'oggi non funziona. Posto proprio all'accesso delle idrovie del Po, costituisce con la sua luce di 4,75 metri un ostacolo insormontabile per tutto il sistema fluviale, riportando un moderno sistema di chiuse e strutture adeguate alla classe quinta (adatto per il passaggio di navi fino 10 metri di larghezza e 115 di lunghezza) alla classe terza, di gran lunga inferiore per dimensioni e importanza commerciale.

Ivano Galvani, direttore della sezione navigazione dell'Aipo non nasconde che "I dati del trasporto merci tra i

porti interni e quelli marittimi sono deludenti". D'altra parte "Il fiume Po è un fiume complicato - continua - che scorre in corrente libera e per buona parte in un letto pensile. Quindi necessita di continuo impegno per il suo controllo e il suo contenimento. Il costo annuo del sistema che riguarda la sua gestione è di 12 milioni di euro. Per molti aspetti di criticità Aipo fa i progetti, ma poi non ci sono le risorse economiche per risolverli. La legge che riconosce la sua navigabilità è del 1990 e questa sua tardiva classificazione ci penalizza. In futuro il fiume dovrebbe essere considerato come un'autostrada, soprattutto quando si fanno le pianificazioni delle aree industriali".

Attualmente è allo studio un progetto di bacinizzazione a monte di Ferrara: le diverse filosofie si stanno confrontando sull'opportunità dell'operazione e le posizioni (aggiungiamo noi n.d.a.) non sembrano conciliabili.

Tra un intervento e l'altro Paolo Dal Buono non perde l'occasione per sottolineare come, in fatto di navigazione interna, si avverta poca competenza ed assistenza da parte dello Stato e, soprattutto, come il diverso colore politico delle due regioni che si guardano da una sponda all'altra dello stesso bacino impedisca in molti casi un costruttivo confronto sull'argomento. Applausi sinceri e scroscianti dalla platea.

E' poi la volta di Francesco Veronese di Sistemi Territoriali Spa, l'azienda semipubblica che gestisce le infrastrutture del sistema idroviario padano-veneto. Il suo è un intervento tecnico che fotografa lo stato del sistema e che spiega nei dettagli come tutte le tratte possono essere fruite da parte di ogni operatore sia turistico che commerciale in maniera efficiente e completamente automatizzata. (Dedicheremo a questo argomento un prossimo specifico intervento n.d.a.)

Il senatore Maria Teresa Bertuzzi afferma che "Questo fiume deve riuscire a unire le esigenze dei territori, degli imprenditori e di tutti quelli che sono intenzionati a fare sviluppo. E per lo sviluppo è necessario mettere a rete anche le iniziative che vengono dai privati". "Il messaggio politico che arriva in questi momenti particolarmente difficili è molto chiaro: o si cambia o si muore - continua Bertuzzi - perchè esistono due piccoli parchi regionali invece che un unico grande parco del Delta? La democrazia viene ascoltando le richieste dal basso: Emilia Romagna e Veneto devono capirlo, adesso".

Segue poi una piccola tavola rotonda a cui partecipano: Lorenzo Belloni, presidente della Camera di Commercio di Rovigo; Marino Finozzi, assessore al turismo della Regione Veneto; Filippo Parisini, sindaco di Ro Ferrarese e presidente di Unione Comuni Terre e Fiumi; Alfredo Peri, assessore alla programmazione territoriale della Regione Emilia Romagna; Carlo Alberto Roncarati, presidente della Camera di Commercio di Ferrara; Francesco Siviero, sindaco di Taglio di Po; Tiziana Virgili, presidente della Provincia di Rovigo e Marcello Zappaterra, presidente della Provincia di Ferrara.

Cosa si sono detti? Si sono confrontati su molti degli argomenti che li uniscono e sui pochi che invece li vedono contrapposti. Hanno cercato, in definitiva, di dimostrare una volta di più che i localismi di qualità possono essere migliori e superiori, per conoscenza e democrazia diretta, delle grandi amministrazioni lontane e spesso sorde o ignoranti dei problemi dei territori. E se dal loro discutere nascerà qualcosa di nuovo e di diverso saremo pronti a gioire a nostra volta.

Risaliti sulla nave e navigando verso Loreo, tra le nuove conche che affrontiamo dopo Volta Grimana, arriviamo nel pomeriggio al ponte di Rosolina che sembra pronto ad alzarsi da un momento all'altro ma che invece rimane stolidamente immobile ostacolando il nostro passaggio.

"L'Italia è l'unico Paese al mondo dove invece di adeguare l'altezza dei ponti al passaggio delle navi si fa il contrario e si costruiscono battelli in grado di passarci sotto - mi dice tristemente Rudy Toninato al timone della Delta Patavium - è sempre stato così. Chissà se in futuro cambierà..."