

Mappe Il prezzo del dio Po. La grande opera incompiuta che fa sognare i padani 15 | 17

il ponte sullo stretto dei padani

Investimenti | Una grande via d'acqua per il trasporto merci da Milano all'Adriatico attraverso il Po. Un progetto faraonico che piace alla Lega (ma anche al Pd), già costato 2,7 miliardi. Senza benefici tangibili

DIEGO BUONOCORE

■ L'Idrovia che non c'è, se e quando ci sarà, avrà drenato risorse maggiori di quelle che servirebbero per realizzare il ponte sullo stretto di Messina, con una funzionalità tutta da verificare. L'Unione europea ci crede ancora, ed è pronta a riversare sul progetto del fiume Po navigabile alle merci un altro miliardo di euro: a Bruxelles si parla di una via d'acqua che colleghi Milano all'Adriatico (e al porto di Ravenna in particolare) attraverso il Po, come *core network* a priorità di finanziamento da parte della Ue, una specie di corridoio europeo per il trasporto delle merci su nave, integrato (ma non si sa come) con il corridoio Mediterraneo (lo stesso della Torino-Lione per la Tav). La direzione generale Trasporti della Ue ha inserito il tratto Milano-Adriatico tra i principali corridoi europei del trasporto merci ed è pronta a finanziare i vari progetti che compongono il segmento.

A breve Ue e ministero delle **Infrastrutture** saranno chiamati a dare il loro parere sullo studio di fattibilità "365 Po River System - Preliminary Project to Improve Navigation from Cremona Port to the Adriatic Sea", costato due milioni di euro, cofinanziato al 50% dalla stessa Ue e per il resto da Regione Lombardia (400 mila euro), Emilia-Romagna (500 mila euro) e Veneto/Aipo-Agenzia Interregionale per il fiume Po (100 mila euro).

«Il progetto presenta due proposte alternative», spiega a *pagina99* l'ingegnere Luigi Mille, dirigente di area lombarda di Aipo, «entrambe decisive a diversi livelli per la navigabilità del Po al traffico merci: l'ipotesi di sistemazione a corrente libera e quella di regimazione».

La sistemazione a corrente libera prevede di intervenire sui tratti rettilinei del fiume, dove si accumulano sabbie e detriti, agendo così sulle curve di navigazione. In questo modo si darebbe una soluzione immediata per il superamento dei punti critici esistenti.

La regimazione, che sembra la soluzione

più accreditata, prevede la creazione di cinque barriere mobili nel tratto tra Cremona e Rovigo con altrettanti "salti" che potrebbero essere sfruttati per la produzione di energia elettrica. Le vasche create dalle barriere mobili (una sorta di Mose lungo il corso del fiume Po) risolverebbero in modo definitivo il problema della navigazione, garantendo per tutto l'anno la navigabilità alle imbarcazioni che vorranno raggiungere il Porto di Cremona dal mare e viceversa. Un intervento da 32 milioni di euro, il 40% a carico dell'Unione europea.

Sulle rive del Po abitano circa 16 milioni di persone e sono concentrate oltre un terzo delle industrie e della produzione agricola italiana e la metà del patrimonio zootecnico: oltre il 40% del Pil italiano.

► segue alle pagine 16 e 17

■ Il progetto della navigabilità alle merci del fiume Po interessa le amministrazioni verdi-rosse di Lombardia, Emilia Romagna, Veneto. Il governatore lombardo Roberto Maroni ha inserito il progetto di idrovia nel piano regionale dei trasporti presentato nel marzo scorso al ministero delle **Infrastrutture**: secondo l'amministrazione lombarda è anche dalla navigabilità del Po che passa il progetto di "macroregione" padana, intesa come ampia realtà amministrativa che vede unite dagli stessi obiettivi le regioni attraversate dal fiume. D'altronde il Po ha sempre avuto un posto principale nella simbologia leghista: l'antico Eridano (il nome che Bossi ha dato a uno dei figli), l'ampolla con l'acqua alle sorgenti del Monviso, la navigazione fino a Venezia per i grandi raduni nazionali. È il sogno di un Mississippi padano: battelli turistici che si alternano alle chiatte per le merci, una alternativa al traffico ferroviario e autostradale. Un'idea che drena risorse e dà lavoro a progettisti, tecnici, amministratori locali, imprese.

Una chiatte di classe quinta, prevista dalle indicazioni europee e nazionali come adeguata alle vie di navigazione interne per trasporti commerciali, ha la capacità di 80 vagoni ferroviari o 88 camion: si tratta di imbarcazioni da

duemila tonnellate, lunghe 105 metri e larghe 12, con un pescaggio di 2,80 metri.

Il Po è il più navigabile dei fiumi: le caratteristiche naturali di navigabilità gli derivano dalla pendenza molto contenuta, dalle caratteristiche dell'alveo, tutto costituito da sabbie, dalla sua idrologia, che garantisce una portata di 400 metri cubi al secondo anche nei periodi di magra estivi, quando i prelievi per usi irrigui, sfruttando le riserve nei laghi e nei serbatoi alpini, superano addirittura la portata del fiume.

Ed è il meno navigato: nel 2010 sono state trasportate merci (in prevalenza sabbie, materiali inerti, oli combustibili) per 368 mila tonnellate, pari allo 0,3% delle merci trasportate per vie navigabili interne in Europa, e la parte utilizzata per fini commerciali è di poco più di 600 chilometri, l'1,4% del totale europeo (ma il segmento attrezzato è di soli 375 chilometri). La maggior parte delle merci viaggia oggi dalla foce all'interno, in un tratto breve, che non elimina le "rottture di carico", cioè il trasbordo di merci su gomma e/o rotaia.

La navigazione non ha sbocco diretto in mare, i fondali alla foce del Po sono troppo bassi, mentre nel Nord Europa i corsi d'acqua principali sono essenziali per la competitività di alcuni dei porti marittimi più importanti: la rete infatti consente il collegamento di grandi città europee (Parigi, Stoccarda, Budapest) con i principali porti marittimi di Marsiglia, Rotterdam, Costanza.

I primi interventi per rendere navigabile il Po alle merci risalgono agli anni Venti: in quel periodo si intervenne nel tratto tra Cremona e la foce del Mincio, che presentava le condizioni di navigazione più difficili.

L'enorme aumento delle dimensioni delle navi registrato nell'ultimo secolo ha imposto poi la necessità di intervenire sulla morfologia dell'alveo con soluzioni strutturali più decise.

Oggi il tratto è percorribile da imbarcazioni di classe quarta (1.350 tonnellate) solo per 187 giorni l'anno, mentre la portata disponibile rende il Po navigabile nel tratto dalla foce del Mincio all'Adriatico soltanto, mediamente, per 127 giorni. Nel primo tratto, in corrispondenza del passaggio tra due curve successive, si formano almeno cinque bassifondi, che diventano una decina nel tratto verso il mare. Per far fronte a questo problema ci sono solo tre draghe in tutti i 280 chilometri di asta del fiume (il corso principale del bacino idrografico), mentre le imbarcazioni di classe quarta e quinta non sono più di una ventina.

L'intervento con barriere mobili, come progettato nel "365 Po River System" garantirebbe la navigazione tutto l'anno, grazie alla costruzione di conche di navigazione che permetterebbero il passaggio delle imbarcazioni.

I limiti alla navigabilità non dipendono solo dai bassi fondali, ma anche dalle altezze libere delle acque in corrispondenza dei ponti (dovunque sufficienti per 340 giorni nell'anno

medio). Inoltre a monte di Cremona il tratto di fiume è completamente inagibile, per l'ostacolo creato dalla centrale elettrica di Isola Serafini, realizzata negli anni Sessanta.

Da Mantova al mare la navigazione è stata indirizzata sulla idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco lunga 135 chilometri e mediamente a 30-40 chilometri dall'asta del fiume: il progetto risale al 1938 e i lavori si sono protratti per oltre mezzo secolo, visto che l'idrovia è entrata in funzione solo nella primavera del 2002.

Nelle aree lungo il corso dell'idrovia più prossime a Mantova si sono insediate le industrie che hanno sviluppato in questi anni la

maggior parte del traffico idroviario italiano, cioè Enichem, Belleli, IES Petroli.

Gli interventi, negli anni, hanno riguardato anche la realizzazione di porti, banchine e attracchi: tra questi, il porto di Ferrara, inutilizzabile a causa della perdita di funzionalità della conca di Pontelagoscuro, che non dispone delle misure minime richieste dalle dimensioni attuali delle navi; la Dogana di Cremona, in funzione dal 1983, dismessa dal servizio operativo a causa dell'abbassamento dell'alveo del fiume di quasi 5 metri; la banchina di Casalmaggiore, costruita nei primi anni Ottanta, che non ha ancora svolto alcuna funzione.

E la banchina fluviale del PEC o di Boretto (Porto dell'Emilia Centrale a Pieve Saliceto): la Regione Emilia-Romagna ne ha approvato lo studio di fattibilità e redatto il progetto generale nel 1988. È stato inaugurato il 12 maggio 2006, e ha assunto il nome di TEC (Terminal dell'Emilia Centrale), con una banchina fluviale lunga 200 metri, piazzali di servizio di quasi 40.000 mq, e raccordi alla viabilità. Il Porto, costato 17 miliardi, non è mai entrato in funzione ed è in stato di abbandono.

In definitiva oggi il Po è navigabile solo in minima parte, da imbarcazioni di stazza ridotta e solo per certi periodi dell'anno, e le infrastrutture di servizio sono in gran parte inadeguate o abbandonate. Nonostante questo si continua a lavorare alla navigabilità, anche per approfittare dei finanziamenti europei.

Il Piano generale del sistema idroviario dell'Italia del Nord, redatto nel 2010 dall'Agenzia per il Po e numerosi enti pubblici, e fatto proprio dal ministero delle Infrastrutture, ha previsto un piano strategico con 93 interventi per la navigazione commerciale lungo il Po. Quattordici di questi progetti sono già stati totalmente o parzialmente finanziati, per un importo complessivo di oltre due miliardi e 700 milioni di euro.

Progetti per quasi cinque miliardi e mezzo, di cui interventi per 2,8 miliardi conside-

rati prioritari, non hanno ancora copertura finanziaria. Tra questi 500 mila euro per «la costituzione di una società di consulenza costituita da esperti nella navigazione interna al fine di aiutare le aziende nel settore della logistica e dei trasporti a implementare il trasferimento modale dalla modalità strada alla modalità acqua». Il totale sale a 6,8 miliardi con la previsione della realizzazione del Porto *off-shore* in prossimità della Laguna di Venezia. Tra finanziamenti ottenuti e progetti in corso, il Po navigabile, se mai lo diventerà, costerà più di quanto dovrebbe costare il Ponte sullo stretto di Messina, per il quale finora è stato speso più di un miliardo. Opere che esistono per ora solo sulla carta, e per la caccia ai finanziamenti.

È il sogno di un Mississippi del Nord: battelli turistici che si alternano alle chiatte. Un'idea che drena risorse e dà lavoro a progettisti, tecnici, amministratori, imprese

Per rendere il fiume navigabile l'Ue è pronta a sborsare un altro miliardo. Ma per completare l'opera ce ne vorrebbero almeno 6,8 in più. Nessuno sa ancora dove trovarli

DIEGO BUONOCORE



Ponte della ferrovia Tav sul fiume Po, Piacenza, luglio 2007



CORSI

Sopra, foto d'epoca di pescatori presso Scardovari, delta del fiume, Polesine, 1976