

L'OPERA E LE INIZIATIVE DELL'UNIONE DI NAVIGAZIONE INTERNA ITALIANA

Le idrovie necessarie per lo sviluppo

Conferenza a Venezia del presidente Tognazzi - Necessari maggiori finanziamenti

di MASSIMO BERNARDO

VENEZIA. 22 marzo

Dopo la recente decisione del Consiglio dei ministri di approvare il disegno di legge dell'idrovia Padova-Venezia che è già in fase di avanzata costruzione, la stampa di informazione tecnica si è attivamente occupata dei problemi della navigazione interna. In questo dibattito non può certo mancare la messa a punto del problema da parte dell'unione di navigazione interna italiana che ha sempre sviluppato la propria azione perché il paese possa conseguire quel miglioramento dei trasporti che è in armonia all'espansione della comunità per un coordinato sistema di vie di comunicazione nelle quali le idrovie dovranno avere il loro posto e la loro presenza.

«Parliamo ancora della navigazione interna in Italia», questo il tema dell'odierna conferenza stampa presieduta dall'avv. Roberto Tognazzi, presidente dell'unione di navigazione interna italiana.

La decisione del governo per l'idrovia Padova-Venezia, consentirà di

completare questa importante opera della portata di 1350 tonnellate che si inserisce in pieno nell'assetto economico produttivo del Veneto orientale, dando vita a quell'auspicato sistema che ha i suoi poli d'azione nel porto interno e nella zona industriale di Padova e nel porto marittimo-commerciale e industriale di Venezia. Il canale Milano-Cremona-Po da tempo iniziato, dovrà altresì beneficiare — ha detto l'avv. Tognazzi — entro breve tempo, del finanziamento per il suo completamento, in quanto la sua funzione si inserisce nella struttura idroviaria del Po, del canale Pontelagoscuro-Porto Garibaldi, nel sistema Mantova-Po di Levante e nel prolungamento Milano-Lago Maggiore-Locarno, che, mentre sembrava un progetto sfumato, ha avuto recentemente un rilancio con la modificazione della posizione dubitativa della Svizzera esistente fino ad oggi.

A questo punto è necessario richiamare l'attenzione su un grande progetto in corso di esecuzione e cioè il congiungimento dell'Adriatico al Danubio, che rivoluzionerà i traffici

relativi ai porti del Mediterraneo. Uno studio per il congiungimento dell'Adriatico al Danubio attraverso la Sava, partendo da Monfalcone (Trieste), è in preparazione ad opera della commissione mista italiana-jugoslava. Si deve apertamente dichiarare che il problema idroviario non è un fenomeno ristretto alla valle Padana, come viene spesso indicato dai detrattori, ma attraverso lo sviluppo della navigazione fluviomarittima si costituisce un anello di congiunzione fra le industrie estrattive del sud con gli impianti di lavorazione e di raffinazione del grezzo installati nei porti industriali interni di Ferrara, Mantova e Cremona.

Per questo è urgente che il governo ed il Parlamento diano i mezzi necessari alla graduale progressiva realizzazione di quella rete navigabile che è essenziale se si vuole realizzare un concreto sviluppo economico e sociale, non soltanto nel cosiddetto triangolo industriale, ma anche nelle aree che beneficeranno solo più tardi del processo di industrializzazione del Paese.

L'unione ha dovuto intervenire

presso i ministeri competenti, gli enti periferici, e i singoli parlamentari, per rendersi interprete delle legittime aspettative degli enti locali e delle popolazioni interessate che auspicano una redistribuzione della grande industria e delle attività commerciali, che operano con l'estero in modo da decongestionare le strade, creare nuove condizioni di lavoro in prossimità delle idrovie, riorganizzare l'assetto urbanistico delle città che possono beneficiare nel vantaggio economico del trasporto per acque interne, che riduce in media del 30 per cento i costi dei grandi trasporti di massa.

Questa azione è valsa a recuperare una prima quota di stanziamento di 20 miliardi, a trovare la convergenza nel suo programma di quasi tutte le forze politiche impegnate del paese per lo sviluppo di questo settore dei trasporti e a contribuire ad avere l'appoggio del Mezzogiorno data la funzione svolta dal cabotaggio di penetrazione che collega i porti industriali del Sud con le aree depresse del Centro-Nord.