

PER LA NAVIGAZIONE INTERNA È UN MOMENTO IMPORTANTE

Con la celebrazione a Venezia del 50. anniversario della fondazione dell'Unione di navigazione interna italiana, si aprirà prossimamente un dibattito, a livello nazionale, sul processo d'integrazione fra l'economia industriale e commerciale dei nuovi centri produttivi realizzati per iniziativa della Cassa del Mezzogiorno e i Porti industriali e commerciali lungo il Po e il Mincio.

La politica di programmazione, tendente ad un riequilibrio, fra l'economia meridionale e quella settentrionale a maggiore concentrazione di reddito, prevedeva per il quinquennio 1966-70, un impiego sociale del reddito di 50.000.000.000 per il completamento dei collegamenti di Milano Padova all'Adriatico e lo studio di un piano per le idrovie.

Cosa è stato realizzato fino ad oggi, di questo programma?

Mentre per iniziativa degli Enti locali e sulla base di leggi precedentemente approvate si è realizzato il porto di Cremona e si sono iniziati i lavori dell'idrovia Padova-Venezia, il Parlamento non ha ancora esaminato perché mai presentato dal Governo, il disegno di legge per l'annoso problema delle idrovie.

Il nord e il sud cercano oggi nuove forme di integrazione economica. I centri industriali della Sicilia, della Calabria e delle Puglie producono prodotti di prima trasformazione che hanno il loro mercato nelle regioni venete, emiliane e lombarde, nelle quali si penetra attraverso la navigazione interna.

Il Po è la via maestra fino a che non sarà completato il canale navigabile che da Venezia, per Padova, Vicenza, Ve-

rona e Brescia, giungerà a Milano e Torino.

Il Comitato di presidenza della navigazione interna italiana ha focalizzato il problema che ha aspetti poliedrici che riflettono i diversi interessi socio-economici che attraverso lo sviluppo di questo vantaggioso sistema di trasporto, che riduce del 30% l'incidenza dei costi, e che è complementare agli altri mezzi di trasporto, possono aspirare a un maggior incremento del reddito e dell'occupazione nelle regioni padane. Infatti oltre

1.300.000 tonnellate di prodotti industriali della Sicilia e del meridione sono stati inoltrati direttamente senza manipolazione nei porti agli scali di Ferrara, Mantova e Cremona mediante le navi del cabotaggio di penetrazione. Questo traffico si è aggiunto a quello proveniente dalla Litoranea Veneta, dal Sile e dal canale Ferrara Porto Garibaldi.

Questa nuova presenza nel traffico della navigazione interna ha rivoluzionato ogni previsione: il Po ha superato il Rodano, uno dei più grandi fiu-

mi navigabili d'Europa, presentando ancora una volta prospettive più vaste alla condizione però di poter disporre di porti attrezzati, di flotte più moderne e di personale specializzato.

E in quale modo sarà possibile armonizzare questo crescente sviluppo nel quadro di una programmazione tuttora sul tappeto? Solo impostando il discorso su tre ben coordinate direttrici, la programmazione economica in questo vasto settore che investe l'intera economia nazionale, potrà finalmente confermare la sua validità. Infatti, il completamento della sistemazione idraulica del Po con le opere di navigazione interna (porti e scali attrezzati); l'urgente realizzazione dei collegamenti Milano-Padova-Adriatico; l'ammodernamento della flotta, sono gli elementi essenziali per realizzare un primo piano concreto di investimenti pubblici e privati. Con il convegno di Venezia si aprirà una nuova era per la navigazione interna in Italia non più concepita come un solo fatto tecnico bensì come uno strumento economico per dare all'Italia condizioni di parità e di competitività produttiva con gli altri paesi del mercato comune che hanno già in esecuzione programmi di nuovi possenti investimenti nel settore della navigazione interna.