

PARTIREMO DA VENEZIA PER LE NUOVISSIME « STRADE » IN COSTRUZIONE

Sviluppo del sistema idroviario e nuove possibilità di espansione

Comunicazioni vantaggiose, strade più libere, nuovo collegamento Nord-Sud: lo sviluppo delle idrovie è indubbiamente una componente basilare nell'incremento economico del nostro Paese.

Queste considerazioni sono emerse dal convegno promosso dal Consorzio del canale navigabile Milano - Cremona - Po, svoltosi nei giorni scorsi a Cremona.

Alla presenza del ministro dei trasporti, on. Gaspari, è stato inaugurato il porto di Cremona, primo moderno porto interno della rete idrovia padana, che rappresenterà, una volta ultimata la costruzione del canale per Milano, uno dei capilinea del sistema delle vie d'acqua interne italiane.

L'inaugurazione del porto di Cremona costituisce una tappa nello sviluppo economico del nostro Paese e l'Unione di Navigazione Interna Italiana, che estende la propria giurisdizione su tutta la Penisola, si accinge ad attuare nuove e più

vaste iniziative che si riferiscono naturalmente all'armonico sviluppo delle idrovie che presuppone la creazione di porti interni e scali lungo i fiumi e canali navigabili, al potenziamento della flotta per l'esercizio della navigazione interna e promiscua e soprattutto, in primis, all'istruzione del personale della navigazione interna che sarà destinato all'esercizio del traffico ed al funzionamento dei porti fluviali.

Per l'attuazione di questo vasto programma è richiesta una azione concreta del Governo che dovrà essere convenientemente armonizzata per non disperdere il vantaggio di operare per un obiettivo determinato e cioè quello di dare alla nostra Penisola un efficiente sistema di vie navigabili, strumento insostituibile per lo sviluppo economico e sociale del Paese.

Il potenziamento economico e il progresso sociale del nord e del mezzogiorno ha nella navigazione fluvio-marittima

il suo strumento fondamentale: attraverso la navigazione interna si attua il coordinamento tecnico e produttivo dell'industria e del commercio, favorendone la riduzione dei costi tecnici e l'organizzazione produttiva.

L'intervento della rappresentanza di Venezia, al convegno di Cremona, si è manifestato con la relazione dell'avv. Roberto Tognazzi, presidente dell'Unione Navigazione Interna, che ha messo in evidenza la funzione del cabotaggio di penetrazione, quale strumento basilare per l'integrazione economica tra il mezzogiorno e l'Italia settentrionale.

In questo quadro, infatti, il meridione ha la necessità di disporre di porti interni attrezzati per lo smistamento delle merci trasferite dai porti meridionali ai porti fluviali padani.

Il porto di Cremona rappresenta il baricentro della Valle Padana da dove le merci del meridione possono essere ir-

radiate nell'entroterra nazionale ed estero.

Per quanto riguarda il traffico estero, l'ing. Arrigo Usigli, presidente del Consorzio dell'idrovia Locarno-Venezia, ha evidenziato la funzione del porto di Cremona collegato attraverso la rete stradale e ferroviaria, che già oggi presenta difficoltà di trasporto, che però in un prossimo futuro, dovranno necessariamente essere risolte con il collegamento via acqua Cremona-Locarno.

Il direttore generale del Provveditorato al Porto di Venezia, ing. Toniolo, soffermandosi sulla funzione dei porti adriatici e meridionali, ha dimostrato che senza un adeguato sistema di porti fluviali, solo in parte potrà essere appagato il beneficio economico che si attende dagli ingenti investimenti fatti.

Altri interventi hanno ribadito l'urgenza della legge del finanziamento delle idrovie già ufficialmente richiesta l'estate scorsa dal Consiglio Generale dell'Unione di Navigazione Interna Italiana.

E' quindi auspicata, ed è sempre più necessaria ed evidente, una cooperazione tecnico-economica fra la nascente produzione industriale del sud e quella delle regioni dell'Italia settentrionale, cooperazione che è nei voti di tutti, ma che deve trovare realizzazione soprattutto nella totale volontà di raggiungere gli scopi prefissi.

Se è provato che nel trascorso decennio il sistema italiano dei trasporti ha dovuto fronteggiare il raddoppio del traffico, è altrettanto da considerarsi che il traffico delle merci per mezzo delle idrovie può dare un notevole beneficio, non soltanto all'industria dei trasporti in sé e per sé, ma soprattutto per le conseguenze favorevoli allo sviluppo dell'industria, dell'agricoltura e del commercio e all'alleggerimento del sovraccarico stradale e ferroviario.

Massimo Bernardo