

Un grande canale navigabile unirà l'Adriatico al Danubio

(Nostro servizio particolare)

VENEZIA, 6 ottobre.

Lo sviluppo della navigazione interna in Italia si è particolarmente caratterizzato in questi ultimi tempi con l'incremento del traffico commerciale fra Venezia e i porti interni padani e fra Porto Garibaldi e Ferrara. Nel settore dei collegamenti fra Venezia e le regioni settentrionali servite dalla navigazione interna si è caratterizzata la relazione di traffico fra il porto di Venezia e Treviso e con gli scali minori lungo la litoranea veneta.

In questo settore però, dove due importantissimi centri industriali si stanno sviluppando (Monfalcone, zona industriale dell'Ausa-Corno), l'insufficienza delle infrastrutture è tale da non permettere la piena utilizzazione della litoranea veneta.

Il consorzio per l'idrovia veneta e diramazioni, costituito fra le Camere di commercio di Venezia, Treviso, Udine, Gorizia e Trieste, ha già promosso le progettazioni relative alla sistemazione della litoranea veneta, tenendo conto anche degli ulteriori sviluppi che si sono determinati a seguito degli studi del comitato di lavoro italo-sloveno che, in questi ultimi tempi, ha già definito le linee generali del tracciato del canale Adriatico-Danubio che, come risulta da alcune informazioni, seguirebbe la linea Monfalcone-Vipacco-Lubiana-Zagabria-Belgrado.

Le previsioni di traffico, qualora si disponesse di una linea navigabile di quarta classe, secondo la classificazione europea, cioè per navi da 1350 tonnellate, si potrebbe aggirare sull'ordine di grandezza di circa 20 milioni di tonnellate annue, tenuto conto dello sviluppo economico dei Paesi danubiani e della necessità di intensificare i rapporti fra le economie complementari padane e dell'Europa centro-orientale.

Il problema per l'Italia si inserisce nel quadro delle previsioni del piano quinquennale 1966/70, il quale prevede per le idrovie un impiego sociale del reddito fino all'ammontare di 50 miliardi.

E' evidente che questo impegno di spesa deve tener conto anche delle idrovie che sono in costruzione e che necessitano del relativo finanziamento per poter essere completate.

Si deve però notare che la litoranea veneta, a seguito delle progettazioni definite nell'ambito del consorzio idrovia litoranea veneta con una prima spesa di circa 1 miliardo e mezzo, può già consentire la sostituzione della conca di Porte Grandi e del Cavallino, con una nuova conca di 200 metri per 12, capace cioè di poter servire non soltanto la linea Venezia-Treviso, ma anche la linea Venezia-litoranea veneta-Monfalcone-Trieste.

La regione Friuli-Venezia Giu-

lia e la regione veneta sono impegnate a consentire la realizzazione di almeno una prima fase dei lavori di sistemazione della litoranea veneta che riguardano la costruzione della nuova conca fra la laguna di Venezia e il Sile, la correzione delle curve in prossimità di Caorle, il miglioramento del canale dei Pantani fra il Tagliamento e la laguna di Marano, la costruzione del canale e del porto di Monfalcone.

Un nuovo clima politico-economico si sta aprendo con il miglioramento delle relazioni diplomatiche fra la Repubblica federale tedesca e i Paesi dell'Europa orientale. Le ottime relazioni esistenti fra l'Italia e la Jugoslavia costituiscono un elemento di grande interesse per lo sviluppo di questo settore che si

riferisce a una struttura delle comunicazioni, le cui prospettive sembrano ben più vaste di quanto non possano essere i futuri complessi aspetti tecnici che il collegamento Adriatico-Danubio investe nelle sue complicazioni tecniche.

Con la collaborazione tecnologica fra i tecnici italiani già impegnati nello studio dell'assetto della litoranea veneta e della sua diramazione verso il bacino della Sava, ed i tecnici sloveni, cecoslovacchi, austriaci e sovietici, si potrebbe sviluppare ulteriormente lo studio di soluzioni idonee per un'opera le cui dimensioni trascendono l'interesse dell'Italia e della Jugoslavia.

Per il nostro Paese, quindi, la litoranea veneta ha un rilievo che trascende l'interesse nazionale e sarà quindi saggio che da parte degli amministratori regionali veneti e friulani si possa affrontare questo tema con quel senso di conoscenza delle grandi opere che sono a servizio dell'umanità, com'è accaduto per la costruzione dei trafori alpini fra l'Italia ed i Paesi occidentali, come è stato realizzato nella

sistemazione del fiume San Lorenzo che ha interessato l'economia dei grandi laghi americani e quella marittima, come è stato attuato nella grande sistemazione Dnieper-Don-Volga.

Massimo Bernardo