

I fabbisogni per la navigazione interna

Prof. M. Benedini*

Dalle indagini compiute all'inizio degli anni '70 risultava particolarmente evidente il ruolo della navigazione interna come elemento fondamentale dell'economia di alcune regioni, e veniva valutato il relativo fabbisogno di acqua.

Negli ultimi anni si sono però verificati alcuni nuovi indirizzi nell'economia generale dei trasporti, in base ai quali sono stati ridimensionati i principali criteri che favorivano lo sviluppo della navigazione interna. Tra le cause delle quali dipende la scarsa utilizzazione della rete di idrovie nel nostro Paese è indubbio che vada annoverata anche la mancanza di collegamenti con le altre reti europee, già abbondantemente attrezzate e sfruttate, come quelle del Danubio e del Reno.

La situazione italiana, con i relativi fabbisogni, può essere riassunta:

- 1) Idrovie esistenti
 - Po-Cremona-Pizzighettone (primo tronco della Po-Milano) 1,2 m³/s
 - Pontelagoscuro-Ferrara-Porto Garibaldi 2,9 m³/s
 - Canale dei Navicelli (Pisa-Livorno) 0,2 m³/s

- 2) Idrovie in costruzione
 - Milano-Po (tronco Milano-Pizzighettone) 4,2 m³/s
 - Padova-Venezia 2,0 m³/s

Il fabbisogno delle realizzazioni future dovrebbe essere del seguente ordine di grandezza:

- Ticino-Mincio 7,9 m³/s
- Verona-Vicenza-Padova 5,2 m³/s

* IRSA-CNR.

- Mincio-Verona	0,5 m ³ /s
- Torino-Novara-Ticino	4,6 m ³ /s
- Novara-Acqui	0,5 m ³ /s
- Ravenna-Po	1,5 m ³ /s
- Bologna-Po	0,5 m ³ /s

Per la navigazione nel basso corso del Tevere il fabbisogno d'acqua dovrà essere garantito da un appropriato rilascio da parte dei serbatoi posti nel tratto più a monte, rilascio comunque già contemplato per il soddisfacimento di esigenze paesaggistiche ed ambientali nelle zone urbane attraversate.