

UGOLINI P., *Nuovi trasporti per l'economia italiana: l'asse di navigazione Po-Adriatico*, Giuffrè, Milano 1969. Un volume di pp. 195.

Il lavoro in esame costituisce il risultato di uno studio affidato all'autore dal Consorzio per il canale navigabile Milano-Cremona-Po, allo scopo di compiere « una analisi sulla funzionalità di una infrastruttura di trasporto, verificando criticamente certe ipotesi di lavoro e certe intuizioni » che erano evidentemente alla base dell'attività svolta dal Consorzio in questi anni.

La risposta a tale finalità viene cercata in una duplice direzione. In primo luogo verificando la possibilità di usufruire del corso del Po come asse per la navigazione e come asta principale di una direttrice Milano-Adriatico, nelle condizioni attuali e in seguito alla realizzazione di una serie di opere per la sistemazione e l'organizzazione della situazione idraulica del fiume.

Tale verifica pone in evidenza la presenza di una serie di strozzature, di punti di caduta della potenzialità di trasporto nelle attuali condizioni di navigabilità che tuttavia non tolgono al fiume la possibilità di rispondere alle esigenze dei moderni mezzi di trasporto idroviario a condizione che vengano compiuti i necessari interventi, a completamento di quelli già effettuati nel passato.

La seconda direttrice dello studio consiste nella verifica della domanda di trasporto ipotizzabile lungo la direttrice Po-Adriatico. Tale verifica viene necessariamente preceduta da una comparazione dei costi di trasporto fra i diversi sistemi, effettuando anche, per il sistema idroviario, un confronto fra mezzi alternativi: nave promiscua da 1.250 t., nave fluviale da 1.200 t., sistema di chiatte a spinta da 2.600 t. Appurata la maggiore convenienza del trasporto idroviario, l'au-

tore determina l'ampiezza delle zone d'influenza dell'asse Po-Adriatico, in base alla differenza tra il costo del trasporto per strada e quello per via d'acqua, trasformata nella distanza percorribile con mezzi stradali dal porto di sbarco.

Sulla base di tali calcoli, l'autore valuta la parte di produzione che potrà utilizzare il trasporto idroviario nel 1972 per i settori siderurgici, petroliferi e petrolchimici, ortofrutticoli, del cemento e dei prefabbricati. L'entità di tali spostamenti è stabilita in relazione alle differenze fra produzione e consumi per ogni settore fra diverse zone geografiche e statistiche. Risultante di tali calcoli è la previsione di un volume globale di traffico, nel 1972, superiore a 12 milioni di tonnellate.

Questa analisi riveste una particolare importanza in quanto dovrebbe costituire il supporto conoscitivo per la realizzazione del canale navigabile Milano-Cremona-Po, quindi la base per una scelta politico-amministrativa di tutto rilievo sotto molteplici aspetti: da quello dell'organizzazione del territorio a quello più generale dell'intera politica dei trasporti, sino alla politica di riequilibrio nazionale. L'asse Po-Adriatico viene infatti considerato come una direttrice che, completata dal canale navigabile, dovrebbe portare all'integrazione fra il nord ed il sud del Paese.

Ora ci sembra che se ci si pone in questa visuale, i dati e gli elementi conoscitivi forniti, pur offrendo un apporto sotto certi aspetti pregevole, lasciano aperti interrogativi di non poco peso, taluni dei quali prioritari per un intervento dell'operatore pubblico, altri di natura metodologica.

I dubbi di natura metodologica riguardano ad esempio la determinazione delle aree di influenza, da cui non vengono tratte delle conclusioni che appaiono abbastanza ovvie. Se infatti le aree di influenza della navigazione idroviaria aves-

sero l'ampiezza valutata dall'autore allora l'utilità del canale navigabile sarebbe pressoché nulla, poiché in base ai dati riportati sarebbe sufficiente rendere navigabile il Po sino a Cremona, attrezzandone il porto e le connessioni con il sistema infrastrutturale a maglia regionale per ottenere un collegamento misto strada-idrovia fra il nucleo centrale lombardo e le aree meridionali tanto concorrenziale nei confronti degli altri sistemi da presentare solo una lieve differenza rispetto al sistema di costi che si verifica in presenza del canale navigabile. Di qui pertanto un duplice interrogativo sulla validità del canale navigabile e sulle ragioni che hanno fatto mancare sinora pressioni di qualche rilievo da parte degli operatori economici per ottenere quelle condizioni di navigabilità dell'asse padano che, secondo l'autore, richiederebbero un investimento abbastanza limitato.

Mentre il primo interrogativo resta senza risposta, per il secondo sembra di poter cogliere nel testo una spiegazione: l'attuale sistema di organizzazione portuale impedisce una gestione economica delle vie d'acqua interne portando a livelli elevatissimi i costi di imbarco e sbarco. Ora è innegabile che l'attuale organizzazione portuale costituisca un nodo di inefficienza nel sistema di trasporto per via d'acqua; peraltro è ben evidente che l'attacco del problema dovrebbe allora partire da tale nodo, verificando se esistano o meno le possibilità di scioglierlo e di avviare l'organizzazione dei porti a criteri di autonomia funzionale.

Sempre sul piano metodologico un orizzonte temporale limitato al 1972 appare alquanto limitato per un'opera pubblica di tale carattere. I rapporti di interscambio fra le diverse aree geografiche sono suscettibili di profonde modificazioni; alcune recenti decisioni di creazione di nuovi complessi industriali di grandi dimensioni nel Mezzogiorno costituiscono

un indice significativo delle possibilità che vengano create unità produttive per la trasformazione in luogo delle materie di base prodotte localmente. È quindi possibile che in futuro l'interscambio fra le regioni settentrionali e meridionali avvenga sulla base prevalente di prodotti non particolarmente sensibili ai vantaggi economici del trasporto per vie d'acqua.

Ma soprattutto ci sembra che l'operatore pubblico per compiere le proprie scelte debba disporre di altri elementi conoscitivi, che permettano una verifica con gli obiettivi e le finalità che egli si pone. Ciò vale per l'aspetto settoriale: una corretta comparazione dei costi, compiuta da parte di chi tende al perseguimento dell'interesse comune non può tener conto solo dei costi di esercizio di chi effettua il trasporto, ma deve porre in conto i costi di realizzazione e di esercizio delle infrastrutture richieste, gli effetti indotti sugli altri sistemi di trasporto, particolarmente nei confronti di un sistema come quello ferroviario per il quale una diminuzione dei trasporti effettuati non si traduce in una proporzionale diminuzione dei costi di esercizio. Occorre in altri termini operare una più ampia internazionalizzazione di costi per una corretta comparazione.

E vale anche per obiettivi più generali: in particolare per gli obiettivi di riequilibrio territoriale. Il presentare il canale navigabile e la direttrice Po-Adriatico come un elemento di integrazione nord-sud costituisce un'affermazione tutta da verificare, mentre appare più plausibile ritenere che l'attuazione oggi di tale infrastruttura, in una fase ancora delicata del processo di sviluppo delle aree meridionali, possa in realtà compromettere alcune possibilità di trasferimento verso il meridione. Ed ugualmente la realizzazione di un'asta idroviaria che raggiunge la periferia di Milano, rafforzando quindi il nucleo centrale dell'area lombarda, co-

stituisce una scelta che appare difficile ritenere coerente con le indicazioni date dal piano territoriale per il decentramento di funzioni e di attività verso i poli regionali.

Ci sembra quindi di poter affermare che il testo in esame, pur contenendo idee e spunti interessanti e degni di di-

scussione, pur offrendo una analisi ampiamente documentata, costituisce una risposta solo parziale ai problemi connessi alla realizzazione di un asse di navigazione Po-Adriatico.

G. P. CASSIO

*Milano, Università Cattolica.*