INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA ex articolo 112 Regolamento interno dell'Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna.

Per sapere, premesso che:

il programma TEN-T è un programma della Commissione europea per lo sviluppo delle Reti Transeuropee dei Trasporti – che include le vie navigabili – e l'Unione Europea ha inserito il fiume Po, con i suoi canali, tra i dieci corridoi chiave di tale rete dei trasporti 2014-2020;

il trasporto delle merci per vie navigabili rappresenta circa il 5,2% del trasporto totale europeo, mentre su strada transita il 77,3% e su ferrovia il 17,5%;

il paese dove il sistema di trasporto idroviario è più sviluppato è l'Olanda con il 43% delle merci misurate in ton/km, Germania 14,5%, Belgio 12,5%, Francia 2,5% mentre l'Italia registra solo lo 0,1%;

in marzo c.a. c'è stata l'inaugurazione della nuova Conca di navigazione sul Po ad Isola Serafini, tra Cremona e Piacenza, cofinanziata dall'Europa, per rilanciare la navigazione interna spostando merci dalle strade alle vie d'acqua nell'ottica di un trasporto più sostenibile;

per il progetto dell'idrovia nel ferrarese, negli ultimi 5 anni, sono state realizzate opere per 58 milioni di euro;

la provincia di Ferrara è stata beneficiaria di 2 progetti nell'ambito del programma TEN-T: 1) per «Lavori di adeguamento dell'Idrovia ferrarese e collegamento con il sistema idroviario padano-veneto» presentato in risposta al bando europeo del programma annuale 2012 per un importo complessivo di 40 milioni di euro, 2) per il progetto di studio «L'idrovia ferrarese: collegamento tra l'idrovia ferrarese e il sistema idroviario Padano-Veneto, studio per la rimozione delle strozzature nella città di Ferrara» presentato nell'ambito del programma annuale 2013;

secondo i progetti presentati in Europa, il nostro sistema idroviario prevedrebbe il trasporto merci su navi di classe V (lunghe 110 metri, larghe 12, alte più di 6 metri e stazzano 2500 tonnellate) per un trasporto totale di 1,8 milioni di tonnellate l'anno;

dal 2014 le province non hanno più competenza per quanto riguarda la realizzazione del progetto Idrovia, e da allora le risorse per il suo completamento sono state trasferite alla Regione Emilia-Romagna, che ogni anno mette a disposizione dell'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile gli importi per i singoli lotti per renderla navigabile;

l'Idrovia è certamente un tipo di trasporto poco inquinante, rispetto ad altri e al trasporto su gomma in particolare, ma sul nostro territorio appare irrealizzabile per ragioni di sostenibilità ambientale, in generale di sostenibilità economica e in particolare di interesse degli operatori commerciali che

la dovrebbero utilizzare, per i disagi che causerebbe nella città di Ferrara e per i faraonici costi di realizzazione e eventuale manutenzione per garantirne la navigabilità;

- Insostenibilità ambientale – dai dati dell'Arni il fiume po negli ultimi decenni ha avuto una profondità di almeno 2,5 metri (quella minima indispensabile per far navigare navi di classe V, ma anche di classe IV) per una media di 121 giorni all'anno, con previsioni di maggiori periodi di siccità future per il noto fenomeno della tropicalizzazione del clima. – Inoltre, quasi la metà della provincia di Ferrara è sotto il livello del mare ed è abitabile e coltivabile grazie al costante lavoro dei Consorzi di bonifica, prelievi di acqua necessari a garantire la portata del fiume per la navigabilità delle navi classe V andrebbero a penalizzare fortemente le riserve d'acqua ad uso agricolo. – Inoltre, studiosi sostengono che per evitare la risalita del Delta da parte dell'acqua salata di mare occorre che il Po consevi almeno una portata di 300mc/sec, solo per mantenere funzionali i 70km del tratto ferrarese bisognerà prelevare dal Po una portata di non meno di 50/80mc/sec, flusso che potrebbe risultare particolarmente critico agli effetti dell'equilibrio ambientale in certe condizion climatiche di particolare siccità;
- Insostenibilità economica – l'intero sistema idroviario Padano -Veneto, con i sui 500 km circa, non è paragonabile con quello di altre nazioni come ad esempio il Senna Nord, che connette Francia, Paesi Bassi e Germania per un totale di 30mila km di percorribilità. Si stima che per mettere in funzione l'intera rete fino a Milano, dal punto di vista della logistica industriale servirebbero almeno 500/600 milioni di investimento che al momento non trovano segnali di interesse in imprenditori, peraltro con i limiti di navigabilità già sottolieati; - Inoltre, nei paesi del Nord diverse aziende insistono nelle adiacenze dell'idrovia con un facile accesso per il carico-scarico merci, nella nostra realtà non avrebbe alcuna giustificazione, né in termini di costi né in termini di tempi di trasporto, caricare su gomma per trasferire poi sulle navi.
- Insostenibilità di impatto per la città di Ferrara – il secondo progetto già citato per la città di Ferrara «L'idrovia ferrarese: collegamento tra l'idrovia ferrarese e il sistema idroviario Padano-Veneto, studio per la rimozione delle strozzature nella città di Ferrara» dovrebbe trovare soluzioni tecniche per rimuovere una serie di 'strozzature' che ostacolano la navigazione interna lungo il Po di Volano: il ponte ferroviario esistente sulla Bologna-Padova, vicino alla Stazione ferroviaria di Ferrara, ed i ponti di Porta Reno, San Giorgio e Prinella, con una serie di problematiche talmente complesse che appare davvero utopistico superare, oltre ai costi di realizzazione e poi gestione del percorso (si deve considerare che anche dragando milioni di metri cubi di sabbia il fiume tenderebbe a riaccumularla nel tempo) quindi con continui, quanto onerosi, costi di manutenzione. Inoltre, si dovrebbero valutare i rischi che avrebbe l'impatto del passaggio di navi classe V, con 1250 tonnellate d'acqua per lato che urterebbero alla velocità di un metro al secondo le sponde del Volano, per la stabilità degli edifici stessi, senza considerare gli effetti che una nave di tale grandezza avrebbe se, con una manovra sbagliata, andsse a urtare una sponda.
- Insostenibilità con un percorso fluviale a scopo turistico. Il Delta del Po ha caratteristiche di fauna e flora uguali alla Camargue francese, conosciuta in tutto il mondo per le sue bellezze naturalistiche e quindi la sua vocazione turistica. Sarebbe logico dunque promuovere molto di più in tal senso anche l'idrovia del Po, ma appare evidente che piccole imbatcazioni a basso

impatto ambientale, da utilizzare appunto a fini turistici, mal si potrebbero integrare con le navi di classe V per fini commerciali.

Come giudichi la Giunta la situazione esposta, alla luce di tutte le considerazioni sopra espresse, e dei faraonici costi ancora da affrontare per un'opera che non trova interesse commerciale ma solo enormi, forse insormontabili, problemi di realizzazione;
quando si preveda la definitiva realizzazione dell'Idrovia Padano-Veneta, o in caso contrario, come si giustificheranno i fondi già ricevuti dall'Unione europea nel caso l'opera non venga mai realizzata.

Il presidente
Giancarlo Tagliaferri