

OSSERVAZIONI DEL CIRF AL PROGETTO DI BACINIZZAZIONE DEL FIUME PO

La “bacinizzazione” del Po ai fini della navigazione commerciale, ovvero la sua regolazione tramite un sistema di sbarramenti in grado di garantire tiranti idrici sufficientemente elevati anche in condizioni di magra, non è un’idea recente: il progetto SIMPO (che di sbarramenti ne prevedeva quindici) risale addirittura agli anni ’60. In seguito l’idea è stata per lungo tempo accantonata e degli sbarramenti previsti è stato costruito solo quello di Isola Serafini, (tristemente noto per i disastrosi effetti che ha provocato e tuttora provoca sul trasporto solido a valle). L’idea, tuttavia, sulla spinta della Regione Lombardia, sta di recente vivendo una “seconda giovinezza”, prontamente rilanciata da trionfalistici articoli della stampa locale e nazionale. Infrastrutture Lombarde ed AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po) hanno presentato ad aprile scorso gli *Studi propedeutici relativi alla regimazione del Po nel tratto tra Cremona e Foce Mincio*, ovvero una versione riveduta e corretta del progetto SIMPO, che prevede di innalzare l’attuale livello idrico di magra del fiume Po, tramite la realizzazione di quattro traverse:

1. tra Motta Baluffi (CR) e Roccabianca (PR);
2. tra Viadana (MN) e Brescello (RE), poco a monte della confluenza in Po del torrente Enza;
3. tra la confluenza in Po del fiume Oglio e Borgoforte (MN);
4. a valle della confluenza del Secchia, tra Sustinente (MN) e Quingentole (MN).

In ognuno dei quattro siti sono previste:

- un’opera di sostegno dei livelli con paratoie mobili;
- una conca di navigazione;
- una centrale di produzione idroelettrica;
- un’opera specifica per il passaggio dell’ittiofauna.

Il CIRF ha già da tempo reso nota la sua contrarietà nei confronti dell’idea di bacinizzazione – il documento *La rinascita del Po. Una proposta per il più grande Fiume d’Italia*, scritto in collaborazione con il WWF (www.cirf.org/italian/menu2/documentazione/Articoli_e_scritti.html), risale al 2008– ma ci sembra ora opportuno, noti i risultati degli studi propedeutici, ritornare sull’argomento, motivando da un lato le nostre principali perplessità su questa proposta di ulteriore artificializzazione, dall’altra riproponendo con forza una diversa visione del futuro del Po.

L’obiettivo “primario” della bacinizzazione: incrementare la navigabilità

Sebbene nel tempo se ne siano aggiunti altri, la navigabilità resta il fulcro del progetto che, nella versione attuale, prevede un innalzamento dei livelli idrici di magra tali da *garantire le condizioni di navigabilità in classe V per tutto l’anno e il miglioramento delle condizioni di accesso al porto di Cremona*.

Così esposto sembra un obiettivo di tutto rispetto, ma come è noto il sistema idroviario padano già oggi comprende una direttrice che consente alle imbarcazioni commerciali (di IV classe nel tratto intermedio e V classe nei tratti iniziale e terminale) di raggiungere, dall’Adriatico, Mantova: l’idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante.

Il valore aggiunto del progetto nei confronti della navigazione sarebbe dunque quello di consentire alle merci di compiere qualche decina di chilometri in più, raggiungendo Cremona anziché Mantova. Risponde questo ad un'effettiva domanda di trasporto? È coerente con le infrastrutture (portuali, stradali, ferroviarie) attuali e previste? I benefici attesi sarebbero significativi? Nulla ci sembra indicare che a queste domande possa essere data una risposta affermativa.

Ma anche nel caso di una domanda di trasporto di merci via acqua superiore all'attuale, ribadiamo il nostro forte scetticismo che un tipo di navigazione come quella qui prospettata possa essere sostenibile per un corso d'acqua naturale e soprattutto compatibile, come qui si sostiene, con una strategia di rinaturazione. Le esperienze europee nei grandi fiumi navigabili dimostrano esattamente il contrario: a causa delle alterazioni idromorfologiche (protezioni spondali, escavazioni, opere accessorie) necessarie a sostenere la navigazione, sostenute da frequenti interventi di manutenzione, gli ecosistemi fluviali sono stati alterati drammaticamente, determinando sul lungo periodo la totale scomparsa di molte specie. Va inoltre sottolineato che la diffusione di specie esotiche invasive è strettamente legata alla navigazione commerciale, con impatti di enorme portata e raramente reversibili, un motivo ulteriore per promuovere la navigazione nei canali artificiali esistenti, anziché nel Po, dove andrebbe invece privilegiata una navigazione leggera, di carattere fruitivo.

I presunti benefici e i prevedibili impatti

Accanto all'obiettivo del miglioramento delle condizioni di navigabilità, la bacinizzazione, secondo gli estensori dello studio, avrebbe una serie di altri "benefici collaterali", tanto rilevanti da essere assunti come "co-obiettivi" primari dell'intero progetto.

A nostro avviso alcuni di questi benefici sono solo presunti, in quanto dalla lettura dello studio non si rivelano tali; quelli effettivamente condivisibili, invece, sarebbero raggiungibili anche con azioni diverse, che non prevedono, come contropartita, l'ulteriore, pesante e irreversibile artificializzazione del Po.

Riequilibrio idraulico/morfologico del fiume

Le valutazioni dello studio su questo tema ("si può affermare che l'innalzamento dei livelli ottenuto attraverso la bacinizzazione concorre al recupero morfologico dell'alveo inciso del Po, in quanto permette di ottenere nuovamente un alveo inciso pluricursale in condizioni di magra") ci paiono basate su un fraintendimento di fondo della qualità idromorfologica di un ecosistema fluviale. Il recupero "statico" (verrebbe da dire quasi "paesaggistico") di un assetto pluricursale del Po, che le modellizzazioni idrauliche indicano essere limitato al recupero di inondabilità di qualche canale ora abbandonato, per una lunghezza molto limitata rispetto al tratto in studio, è cosa ben diversa dal recupero della dinamica idraulica e geomorfologica tipica dei corsi d'acqua pluricursali e della loro piana inondabile, in cui l'alternarsi di cicli di emersione e sommersione (dal punto di vista idraulico) e la continua evoluzione di canali, isole, barre (dal punto di vista morfologico) plasmano gli habitat e garantiscono nel tempo l'integrità degli ecotoni ripari. La presenza degli sbarramenti non aiuterebbe di certo a riavvicinarsi a queste condizioni, semmai determinerebbe la sommersione permanente di molte (oltre il 50%) delle barre e isole esistenti, una consistente riduzione delle velocità medie, oltre che la creazione, in corrispondenza degli sbarramenti, di nuovi "punti fissi", da mantenere nel tempo. Più che un "riequilibrio" ci sembra un tentativo di trasformare il Po in quello che alcuni

geomorfologi chiamano un corso d'acqua "stabile-moribondo", ovvero tutto il contrario di un fiume vitale e "in equilibrio".

In relazione agli effetti sul trasporto solido, nello studio viene dato particolare rilievo al fatto che in caso di realizzazione degli sbarramenti, *"nella quasi totalità delle sezioni esaminate, il valore della capacità di trasporto medio annuo di progetto si mantiene sempre al di sopra o prossimo al valore medio annuo del trasporto solido disponibile"*. Questo porta a concludere che *tale risultato sembra pertanto confermare come, nel medio e lungo termine, la presenza degli sbarramenti non incida sul trasporto solido effettivo a valle degli stessi*. Lo studio stesso, tuttavia, ricorda come il trasporto solido attualmente disponibile da monte sia fortemente limitato, a causa della presenza dello sbarramento di Isola Serafini e di altri fattori a scala più ampia. Ci auguriamo dunque, come richiesto anche dal Programma di gestione dei sedimenti dell'Autorità di Bacino del fiume Po, che in futuro vengano messe in atto misure tali da incrementarlo significativamente. Il fatto che gli sbarramenti siano in grado di garantire il transito a valle di quanto disponibile *oggi* non ci pare quindi assolutamente sufficiente.

Lo studio mette poi in evidenza che nonostante la prevista "trasparenza" in termini medi di lungo periodo, il trasporto solido subirebbe *variazioni di regime significative le quali, nel complesso, tendono ad accentuare il carattere impulsivo del trasporto solido a valle del tratto bacinizzato*. Questo porta con sé numerosi impatti sulla qualità fisico-chimica e biologica, sia nella fase di sedimentazione che in quella di picco di trasporto. Quali effetti avrebbe poi sul ripascimento della costa? Non tutti i livelli di deflusso sono egualmente efficaci ai fini dell'allocazione dei sedimenti in area di foce e successiva redistribuzione lungo costa da parte dell'azione marina: i livelli di deflusso più elevati, infatti, determinano una maggiore "perdita" dei sedimenti in mare aperto. Un possibile ulteriore aggravamento del deficit di sedimenti nella costa adriatica non ci sembra un problema di poco conto.

Altrettanto preoccupante ci sembra poi che il previsto accumulo di sedimenti nei tratti più a monte di ogni tratto bacinizzato comporti *"la necessità di prevedere locali interventi di manutenzione dell'alveo, atti a garantire il trasferimento dei sedimenti poco più a valle, in corrispondenza di zone in cui la capacità di trasporto sia tale da consentire alla corrente di prendere in carico il materiale stesso"*: quindi sistematici e ricorrenti interventi di disalveo, che provocherebbero, come minimo, il periodico azzeramento delle biocenosi bentoniche.

È poi significativo che lo studio individui molto chiaramente le principali cause della dinamica erosiva in atto (la presenza dello sbarramento e della centrale idroelettrica di Isola Serafini, la presenza delle opere di navigazione, le estrazioni di inerti), ma che la soluzione proposta non vada a modificarne alcuna, anzi, tutta la progettazione si basi sull'assunzione che la gestione della centrale di Isola Serafini resti invariata.

In sintesi, non ci sembra che gli interventi previsti possano portare al "riequilibrio idraulico/morfologico del fiume", che andrebbe invece ricercato tramite interventi di ripristino del trasporto solido a scala di bacino (oltre che nei punti critici come Isola Serafini), di rimozione (almeno) delle molte difese spondali oggi inutili, di revisione complessiva delle concessioni d'uso dell'acqua e delle modalità di gestione dei serbatoi esistenti al fine di ridurre la pesante alterazione del regime idrico.

Riqualficazione paesistica ed ambientale.

La descrizione dei potenziali effetti positivi dal punto di vista ambientale appare estremamente superficiale, in particolare se confrontata con l'approfondimento degli aspetti idraulico-morfologici, e sconfessa apertamente i presunti intenti "multi-obiettivo" del progetto (come evidenziato, tra l'altro, dalla composizione assolutamente sbilanciata sul versante impegneristico del gruppo di lavoro chiamato a redigere lo studio).

Ha quasi dell'incredibile che in un progetto di questa portata, che al livello di semplice "studio di pre-fattibilità" ha goduto di finanziamenti tanto ingenti (700 000 euro), manchi del tutto un chiaro riferimento agli elementi di qualità che concorrono a definire lo stato ecologico del fiume, come sancito dalla Direttiva 2000/60/CE, e che ci si limiti ad affermazioni generiche e vaghe, dove i concetti di "paesaggio" e "ambiente" vengono spesso sovrapposti e confusi, per concludere, in modo del tutto non supportato, che *in sintesi, da quanto sinora detto risulta che nel caso del tratto del Po considerato, la realizzazione di quattro sbarramenti crea, in primo luogo, una situazione non conflittuale con gli obiettivi della Direttiva.*

Ci pare invece alquanto probabile che gli impatti della bacinizzazione determinerebbero un significativo peggioramento della qualità ecologica del Po, fatto questo che infrangerebbe uno dei pilastri della Direttiva Quadro, ovvero il principio di non deterioramento dello stato attuale.

Passando velocemente in rassegna gli elementi di qualità dello stato ecologico, va evidenziato che la costruzione e prospettata gestione degli sbarramenti determinerebbero una significativa variazione della velocità di corrente (*"nelle nuove condizioni, la velocità media della corrente diminuirebbe in misura molto diversa nei diversi tratti interessati, con una media pari a circa il 50% circa, ma con valori compresi tra 0 e 80% circa, per portate di magra e poco a monte degli sbarramenti"*), che a sua volta causerebbe alterazione termica e della qualità dell'acqua (sviluppo di condizioni eutrofiche, riduzione dell'ossigeno disciolto, deposito di sedimenti fini e anossici con accumulo di sostanza organica, risolubilizzazione del fosforo e di metalli pesanti dai sedimenti e dai terreni che verrebbero inondati, ecc.) e una modificazione degli habitat, effetti già registrabili a monte dello sbarramento di Isola Serafini. Tutti gli elementi di qualità biologica ne risulterebbero impattati: macroinvertebrati bentonici, fitoplancton, macrofite e fitobenthos vedrebbero variata la composizione della comunità dovendosi adattare a condizioni molto più lentiche per buona parte dell'anno (oltre che, come detto, ad un'alterata morfologia dell'alveo). Sebbene sia ipotizzabile un effetto positivo dovuto all'aumento di aree rifugio legate all'inondazione di aree ora prevalentemente isolate dal fiume, anche la comunità ittica, trovando condizioni decisamente più "lacustri" delle attuali, subirebbe presumibilmente rilevanti cambiamenti, con un incremento delle specie lentiche, a scapito di quelle reofile. Un ulteriore impatto su tale nuova comunità ittica avrebbero le piene (del tutto innaturali per una ittiofauna "lacustre"), oltretutto esacerbate dall'ingente e impulsiva mobilitazione dei sedimenti sopra citata. Ugualmente trascurato è l'impatto sull'ecosistema costiero, in particolare sulle comunità fitoplanctoniche marine legato al cambiamento del metabolismo fluviale indotto dalla maggior stagnazione delle acque e alla ritenzione di composti (es. silice reattiva).

La continuità longitudinale, inoltre, risulterebbe inevitabilmente ridotta: anche passaggi per pesci ben progettati non sono in grado di garantire un'efficacia totale; in casi "difficili" come questo, poi, in cui è plausibile che gran parte del passaggio debba essere assicurato attraverso le conche di navigazione, sembra molto ottimistico ipotizzare un'efficacia elevata. Tutti questi aspetti andrebbero studiati in modo approfondito. Va tuttavia sottolineato che per molti di essi

la possibilità di modellizzazione attendibile è oggettivamente limitata. Il principio di precauzione dovrebbe pertanto costituire un riferimento imprescindibile.

In sintesi ci pare alquanto improbabile che gli interventi previsti possano garantire il miglioramento dello stato ecologico del Po, come richiesto dalla Direttiva 2000/60/CE, e molto probabilmente nemmeno il mantenimento della (peraltro già molto degradata) condizione attuale.

Miglioramento delle possibilità di derivazione a fini irrigui

La presenza delle traverse determinerebbe, innegabilmente, l'innalzamento dei livelli idrici e quindi un miglioramento delle possibilità di derivazione a fini irrigui e un corrispondente risparmio energetico, sebbene in parte vanificato dall'incremento delle necessità di pompaggio dagli impianti idrovori del reticolo di bonifica legato all'aumento del livello medio di falda.

Concordiamo che questo obiettivo sia da ricercare, ma con tutt'altra strategia, basata su una riqualificazione idromorfologica a scala di bacino, ovvero contrastando le cause che hanno portato a questa situazione: l'incisione e la canalizzazione dell'alveo dovuta al deficit di trasporto solido e l'insostenibile alterazione del regime idrico.

Innalzamento e stabilizzazione delle falde idriche

L'innalzamento del livello idrico in alveo rispetto all'attuale indurrebbe sicuramente un innalzamento della falda freatica. Sebbene la sua "stabilizzazione", con riduzione delle naturali oscillazioni, sia invece da considerare negativamente dal punto di vista ecologico, è plausibile che i benefici sulla vegetazione riparia sarebbero preponderanti.

Più incerti sembrano invece i benefici economici, in quanto la necessità di realizzazione di diaframmi per ridurre l'inondazione delle aree più depresse potrebbe costituire un costo estremamente elevato. In ogni caso, come correttamente ricordato nello studio, *"negli ultimi 50 anni la falda freatica nei pressi del Po ha subito un sensibile calo dei livelli, correlato ai sensibili abbassamenti subiti dal fondo alveo del Po e quindi dai livelli idrici dello stesso"*. Se la causa primaria dell'abbassamento della falda è l'incisione dell'alveo, anche in questo caso ci pare molto più sensato ed ecologicamente valido concentrare gli sforzi per una riqualificazione morfologica ad ampia scala, contrastando le cause –note– del deficit di sedimenti.

Maggiore disponibilità di risorsa idrica da gestire durante i periodi siccitosi

La bacinizzazione determinerebbe, a monte degli sbarramenti, un incremento del volume d'acqua invasato, gestibile in condizioni di magra estrema. Anche ammesso (ottimisticamente) che sia possibile ottenerne dal gestore un'ottimizzazione a sostegno della portata a valle in condizioni di carenza idrica, ancora una volta, ci sembra grottesco ambire a risolvere un'artificializzazione, con cause ben individuate (principalmente l'eccessivo sfruttamento e la selvaggia gestione della risorsa) con un'ulteriore artificializzazione.

In relazione al volume idrico invasabile, va sottolineato un altro aspetto. Nello studio, al fine di avvalorare la tesi che l'alterazione delle portate è trascurabile, si sottolinea più volte che le centrali previste sono "ad acqua fluente". Va tuttavia osservato che, convenzionalmente, vengono definite tali solo le centrali il cui invaso ha un tempo di riempimento inferiore alle 2 ore. Il volume idrico invasato all'interno dell'alveo inciso per effetto di ognuno dei quattro sbarramenti (in aggiunta rispetto a quello già attualmente presente in condizioni di magra),

dell'ordine delle decine di milioni di m³ in corrispondenza di una portata di 500 m³/s, supera ampiamente questo limite. Pertanto ci sembra che, più propriamente, le centrali previste, sebbene abbiano una capacità di regolazione limitata, siano da ascrivere alla categoria degli impianti ad accumulo (anche dette “a bacino”) e non a quelle “ad acqua fluente”.

Produzione di energia idroelettrica da fonte rinnovabile

La produzione di energia idroelettrica ci sembra l'unico vero beneficio ascrivibile al progetto di bacinizzazione. Tuttavia nella quantificazione economica di questo beneficio –fulcro dell'ipotesi di sostenibilità economica dell'intervento– le incertezze sembrano davvero molte e non trascurabili. Nello studio si dichiara che “*l'energia producibile complessivamente dai quattro impianti potrà essere pari a 920'000 MWh all'anno, nell'ipotesi che il regime idraulico del Po non si discosti da quello medio registrato nel periodo dal 1982 al 2006*”. È però ormai chiaro che il regime idraulico dei prossimi 25 anni si discosterà significativamente da quello degli scorsi 25, in particolare si può attendere un'estremizzazione degli eventi di piena e di magra, con una diminuzione delle portate medie, condizioni che saranno quasi certamente meno favorevoli alla produzione idroelettrica. Se a questo si aggiungono le elevate incertezze nella determinazione del valore del kwh sul mercato elettrico, così come dei certificati verdi, il margine di incertezza ci sembra davvero più elevato di quanto venga dichiarato sostenibile nell'analisi finanziaria.

L'approccio pianificatorio

Mettere mano ai fiumi inevitabilmente solleva grandi conflitti di interesse, tra località rivierasche, tra monte e valle, tra diversi utenti delle risorse. È ormai assodato e sancito dalla normativa (*in primis* la Direttiva Quadro sulle Acque) che per superare questi conflitti la pianificazione debba essere partecipata e a scala adeguata, ovvero a quella di bacino.

L'approccio seguito per il progetto di bacinizzazione appare invece un ulteriore eccellente esempio di tutto il contrario di quanto un processo pianificatorio e decisionale partecipato richiederebbe: decisioni prese dall'alto e calate sul territorio, invece che costruite partendo dalle sue reali esigenze; partecipazione pubblica assente, sostituita da campagne stampa che danno il progetto per assodato (invece di motivarne l'esigenza e proporre alternative da discutere in modo trasparente); benefici sotto i riflettori e impatti negativi, se non nascosti, quanto meno molto poco evidenziati.

E poi la colossale anomalia di un progetto che costituisce una chiara eccezione al principio di “non deterioramento” sancito dalla Direttiva Quadro, che quindi dovrebbe essere incluso nel Piano di Gestione di bacino idrografico, dimostrandone inconfutabilmente la giustificazione strategica, e che invece viene portato avanti in parallelo, come se il Piano di Gestione non esistesse. Evidentemente si ritiene che si possa da un lato pianificare gli interventi per migliorare lo stato ecologico del Po rispetto alle condizioni attuali e dall'altro, indipendentemente, stravolgerne l'assetto bacinizzandolo. Un tale approccio, se portato fino in fondo, scardinerebbe di fatto le fondamenta della pianificazione di bacino –integrata, unitaria e solidale– a livello nazionale ed europeo.

Ci sembra invece ovvio, oltre che imprescindibile, che la decisione sul futuro del Po debba passare attraverso una seria e trasparente valutazione integrata di vantaggi e svantaggi, in un vero processo aperto e strutturato che affronti e discuta in modo davvero partecipato la visione di fondo, gli obiettivi, le alternative di soluzione, gli effetti attesi, positivi e negativi, ambientali, sociali e anche puramente economici.

Le proposte alternative

In questo documento ci siamo trovati a volte d'accordo con gli estensori del progetto di bacinizzazione riguardo ad alcuni degli impatti ambientali previsti, che sarebbero forse poco rilevanti rispetto alla situazione attuale. Ma questo è il punto chiave: il confronto da effettuare non è tra realizzare il progetto o lasciare tutto come sta. La scelta è tra un intervento che renderebbe definitivamente artificiale il più importante fiume italiano, destinandolo prevalentemente alla navigazione, alla produzione di energia, alla fornitura d'acqua per usi agricoli, allo smaltimento di scarichi, oppure la messa in campo di interventi che mirino davvero al recupero delle sue condizioni ambientali. Naturalmente si tratterebbe di una scelta ambiziosa che richiederebbe interventi impegnativi sul fronte economico e importanti trasformazioni del territorio. Richiederebbe di *porre la rinaturazione del bacino al centro della pianificazione territoriale* e di *fondare sulla valorizzazione ambientale un autentico sviluppo locale*, come auspicato in modo altisonante al IV Congresso del Po e poi, pare, velocemente dimenticato.

Uno degli aspetti più critici da affrontare riguarda l'assetto geomorfologico del fiume. È a nostro avviso improrogabile l'avvio di una vera riqualficazione morfologica, con l'integrale implementazione del Programma di Gestione dei Sedimenti dell'Autorità di Bacino del fiume Po e in primo luogo:

- riattivare il processo di trasporto dei sedimenti da monte a valle recuperando i possibili serbatoi di sedimenti ancora attivi in quota;
- eliminare le opere di regimazione inutili che impediscono il prezioso apporto dell'erosione di sponda;
- contrastare efficacemente il prelievo illegale di inerti dal fiume;
- trovare soluzioni per superare le barriere che bloccano il trasporto solido (prima fra tutti lo sbarramento di Isola Serafini);
- localmente (considerato che le misure precedenti, anche se attuate con la massima determinazione, richiederanno molti decenni per produrre un significativo recupero morfologico), anche ribassare la golena fino alla quota della portata formativa (restituendo all'alveo i sedimenti escavati) in modo da ricreare piana inondabile e facilitare la riattivazione della dinamica fluviale.

Una strategia seria volta al recupero di condizioni geomorfologiche del Po più vicine alle sue condizioni di riferimento potrebbe costituire la molla per rendere convincenti anche gli interventi (per ora decisamente troppo timidi) per il recupero degli altri aspetti: dalle misure volte a ridurre i consumi idrici (è tuttavia probabile che la sola analisi economica prevista dalla Direttiva Quadro riferita all'uso agricolo dell'acqua, cui conseguirebbe inevitabilmente un cospicuo aumento dei canoni, sia sufficiente per cambiare radicalmente l'attuale sistema); a quelle per il pieno recupero della qualità (che è già migliorata e che con scelte coraggiose sulla riduzione dei consumi e sul riuso dei reflui potrebbe raggiungere la balneabilità, obiettivo assolutamente da perseguire!); fino agli interventi per favorire, se non un pieno recupero della comunità ittica –ormai irraggiungibile per la cospicua presenza di specie aliene– almeno la reintroduzione di specie “simbolo” quali lo storione.

È evidente che si tratta di una scelta tra due visioni alternative: entrambe comportano costi e producono benefici. Ci sembra però che nella prima i costi ambientali riguardino la collettività e i vantaggi economici si concentrino su pochi (le compagnie di navigazione e i gestori degli impianti idroelettrici), con limitate ricadute sociali, mentre nella seconda vi sia una ben più

ampia condivisione di costi e benefici. Benefici che non sarebbero solo ambientali: basti solo immaginare le potenzialità di sviluppo turistico di un fiume bello, balneabile, fruibile attraverso una navigazione leggera che collega città d'arte come Cremona, Parma, Mantova e Ferrara, nel cuore del territorio che dà vita ad alcune tra le produzioni agroalimentari più importanti d'Italia.

Questo è il Po che vorremmo.

Venezia, gennaio 2010