

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIETRO ARMANI

La seduta comincia alle 11,05.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Propongo che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Audizione di rappresentanti
di associazioni ambientaliste.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla programmazione delle opere idrauliche relative ai corsi d'acqua presenti sul territorio nazionale, l'audizione di rappresentanti di associazioni ambientaliste.

Do subito la parola ai nostri ospiti, che ringrazio per la loro disponibilità.

ANDREA AGAPITO LUDOVICI, *Responsabile programma acque del WWF*. Ringrazio questa Commissione per l'opportunità offertaci. Mi accompagna la dottoressa Lucia Ambrogio, dell'ufficio legale del WWF. Abbiamo predisposto una nota sintetica, che cercherò comunque di seguire nel corso della mia relazione. Il problema oggetto dell'indagine è molto complesso, per cui riassumerò le questioni che per noi sono fondamentali.

Avevamo richiesto questa audizione perché, leggendo il resoconto dei primi incontri relativi all'indagine conoscitiva in corso, hanno attirato la nostra attenzione alcuni problemi, tra cui le opere idrauliche sul territorio, in particolare il dragaggio e la possibilità di utilizzare materiali inerti, la navigabilità del Po, e su tali temi vorremmo esprimere le nostre considerazioni.

Innanzitutto, per qualsiasi intervento da realizzare sui corsi fluviali a nostro avviso è fondamentale richiamare il concetto di bacino idrografico. Qualsiasi intervento, come previsto dalla legge n. 183 del 1989 e come richiamato in maniera molto forte dalla direttiva quadro per il governo complessivo delle acque, deve partire dal bacino idrografico, che deve essere la base di qualunque pianificazione o programmazione di interventi.

Mi consta purtroppo ricordare che la direttiva suddetta non è stata ancora recepita dall'Italia, che è in grave ritardo, e che per questo motivo si è aperta una procedura di infrazione da parte della Corte di giustizia delle Comunità europee. Ho quindi l'obbligo di richiedere un maggiore impegno affinché il nostro Governo si adoperi per recepire questa direttiva, la quale offre una serie di opportunità per favorire il governo integrato delle acque. Tale direttiva peraltro riprende concetti già contenuti all'interno della nostra legislazione in materia di difesa del suolo, per cui è fondamentale il suo recepimento da parte del nostro paese.

Vorrei fare un piccolo inciso sulla mala gestione dei nostri corsi d'acqua, che alcuni piani di assetto idrogeologico del terreno stanno già cercando di risolvere. Abbiamo considerato e gestito i fiumi e i corsi d'acqua come fossero dei canali,

attraverso interventi che favoriscono il semplice deflusso veloce delle acque a valle, legando questi interventi soprattutto ad una logica di emergenza. Solo per fare un esempio di ciò che è accaduto negli ultimi anni, dopo l'alluvione del Po del 1994 lo Stato stanziò 4 miliardi 300 milioni di lire per gli interventi di difesa del suolo, ma dopo solo sei anni una seconda grossa alluvione peggiorò la situazione e le somme che erano state stanziate non sono state impiegate per risolvere il problema in maniera strutturale.

A fronte di questi grossi investimenti che avvengono *una tantum*, manca una continuità di interventi. L'Autorità di bacino del Po, come già detto dal dottor Presbitero, segretario generale dell'autorità stessa, non adotta schemi programmatici per mancanza di finanziamenti. È una situazione che si ripercuote su tutto il territorio. Riteniamo fondamentale ribadire l'importanza della legge sulla difesa del suolo, un'ottima legge grazie alla quale è stato possibile realizzare dei piani sull'assetto idrogeologico a livello territoriale; al tempo stesso, reputiamo necessario recepire in tempi brevi la direttiva comunitaria già citata, come hanno fatto gli altri paesi europei.

Per quanto riguarda alcuni degli aspetti specificamente affrontati da questa Commissione, come la questione dei dragaggi e la manutenzione sui corsi d'acqua, ci preme in primo luogo osservare come, spesso, il ricorso al dragaggio o all'escavazione in alveo sia stato fortemente strumentale: se è vero che in numerosi casi è necessario intervenire per asportare del materiale sovralluvionato in situazioni pericolose (sotto un ponte, all'interno di centri abitati, o comunque nei pressi di manufatti, dove effettivamente una riduzione della sezione dell'alveo di « morbida » metterebbe a rischio la struttura), in molti altri, azioni del genere sono assolutamente sconsigliabili, o comunque, se effettuate, dovrebbero essere regolate da piani capaci di tener complessivamente conto dell'ecologia, dell'idrologia e della geomorfologia fluviale. Ogni escavazione, ovunque effettuata, provoca, infatti, con-

seguenze non facilmente valutabili (al riguardo, rileggevo anche questa mattina quanto dichiarato dallo stesso professor Menduni, segretario generale dell'Autorità di bacino dell'Arno): alla luce di ciò, qualsiasi intervento di asportazione di materiale sugli alvei deve essere assolutamente ponderato, anche in relazione ad opportuni studi sul trasporto solido del fiume. Se il fiume deposita in punto, significa che in altro ha eroso: esiste pertanto un equilibrio che siamo chiamati a tutelare, per garantire, a nostra volta, la sicurezza dei cittadini.

Soprattutto una gestione unitaria — dunque non localizzata, non puntiforme — garantisce la sicurezza idraulica della popolazione. Il dragaggio o qualsiasi intervento sui corsi d'acqua dovrà essere pianificato a livello di corso idrico e bacino idrografico, in ragione dell'interazione costante di una serie di fattori, come si evince dagli studi sui fiumi che abbiamo richiamato nel materiale distribuito alla Commissione: nel caso del Po, almeno nel suo tratto centrale, il fiume si è abbassato in alcuni punti di quattro, cinque metri, tanto da mettere fuori uso o non in sicurezza una serie di ponti rimasti quasi sollevati. Un altro esempio è quello del porto di Cremona, più volte citato in questa Commissione. In molti casi, del resto, l'interpretazione dell'approfondimento è stata erronea, come è avvenuto per la magra del 2003, famosa per aver coinvolto mezza Italia, ampiamente commentata dalla stampa e divenuta oggetto di dibattito parlamentare. Si disse, allora, che non si era mai vista così poca acqua sul Po: in realtà, se è vero che il livello idrometrico del Po era molto basso, e quindi riferibile ad un tempo di ritorno di circa cento anni, la quantità d'acqua presente sul canale rimasto approfondito era tale da far presumere un tempo di ritorno di circa cinque anni. Dunque il fatto non costituiva in sé evento così eccezionale; si trattava piuttosto di un abbassamento drastico del fiume.

Alla luce di ciò, appare fondamentale ripensare al bacino fluviale come stanno

facendo molti paesi europei (si pensi al Reno in Germania, alla Drava in Austria, o alla Loira in Francia), dove, anche a fronte di studi condotti sul trasporto solido, per cercare di ripascere i fiumi a fondo valle — è il caso della Drava in Austria, fiume molto simile a numerosi dei nostri corsi —, addirittura si è gradualmente provveduto alla rimozione degli sbarramenti in alta montagna.

Sicuramente è importante effettuare interventi di asportazione di materiale sovralluvionato, ma occorre farlo in situazioni in cui il rischio sia effettivamente comprovato, atteso che iniziative simili, unitamente a tutta una serie di interventi, tesi a favorire la canalizzazione dei nostri fiumi, si ripercuotono sulla sicurezza dei cittadini. Al riguardo, vorrei ricordare soltanto un fatto, quello che forse ha colpito maggiormente la collettività, anche dal punto di vista mediatico, ovvero l'alluvione del 2000, quando nel mantovano stavano transitando circa 13 mila metri cubi d'acqua al secondo, una quantità immane: poiché la mole idrica sarebbe dovuta comunque passare attraverso certe strettoie — soprattutto tra Ostiglia e Revere, dove il fiume si restringe in modo molto preoccupante —, per cercare di ridurre il colmo di piene, e quindi far defluire in sicurezza il fiume stesso, furono evacuate 250 persone dalle proprie abitazioni per ampliare lo spazio a disposizione del flusso d'acqua. Ho richiamato questo esempio solo per evidenziare la necessità di recuperare — ove questa soluzione sia praticabile — spazio per i fiumi, per il Po nel caso di specie, e rinaturalizzare il più possibile, proprio al fine della sicurezza collettiva.

Vengo ora alla questione della navigabilità del Po, intesa sotto il profilo del trasporto di merci. Il WWF — ma non solo la nostra organizzazione — ha già espresso la propria contrarietà sul punto, con particolare riguardo ad alcuni progetti consegnati all'Autorità di bacino del Po. Le ragioni di questa posizione vanno rinvenute primariamente nel fatto che lo sviluppo dei trasporti sul Po non gioverebbe in misura rilevante ai trasporti complessivi in Italia (basti pensare che l'idrovia incide

del solo 0,06 per cento sul totale del settore dei trasporti: stravolgere, distruggere, o canalizzare in gran parte il Po, solo per arrivare allo 0,1 per cento, nell'ipotesi più ottimistica, ci sembra assolutamente impensabile).

Il secondo aspetto è legato alla compatibilità con gli obiettivi di piano: per garantire una viabilità funzionale al trasporto di merci (per cui si richiede un livello minimo di due metri e mezzo per 300 giorni annui) è necessario ridurre fortemente l'alveo di magra. Questo significa aumentare ancora di più la velocità di deflusso in caso di piena, ovvero aumentare — in modo a nostro avviso impensabile — il rischio idraulico per le popolazioni di valle. Inoltre, ciò vuol dire anche incidere ulteriormente sulla funzionalità ecologica del fiume, ovvero la capacità del fiume di rispondere il più possibile alle crisi idriche, dovute sia alla mancanza d'acqua, sia agli eccessi di questa, come è accaduto nel 1994 o nel 2000.

Spesso si fa richiamo all'esempio tedesco e al caso del Reno, un grande fiume reso navigabile: al riguardo, vorrei però ricordare che, al di là delle dimensioni molto maggiori di quel fiume, su 470 chilometri di Reno tedesco, ne sono stati « tagliati » circa 70 per consentire la navigabilità. Proprio a motivo di ciò, i tedeschi, con la stessa sistematicità con cui hanno canalizzato e reso navigabile il fiume, stanno cercando disperatamente aree laterali per consentirne l'esondazione, in caso di piena, permettendo il deflusso dell'acqua originariamente contenuta in quel tratto tagliato. Occorre, pertanto, considerare con maggiore attenzione questi profili.

Vorrei, inoltre, soffermarmi su un altro aspetto. A fronte di ciò che riteniamo uno sviluppo inopportuno, cioè una navigabilità del trasporto delle merci, si pone una grande attenzione verso quanto potrebbe risultare compatibile con gli obiettivi del piano di assetto idrogeologico: mi riferisco al trasporto e alla navigazione turistica fluviale. Non a caso, non più di due settimane fa, abbiamo firmato un accordo con alcune associazioni, come Assonautica,

con alcuni parchi, come il parco del delta del Po, e alcune associazioni di comuni affacciati sul fiume, per arrivare alla definizione di linee guida della navigazione turistica fluviale, come fonte di potenziale sviluppo economico per molte aree del territorio (considerato che alla riduzione del turismo sulla costa adriatica ha corrisposto una vasta richiesta di turismo verso l'interno). Questo è un aspetto che va valutato, in quanto la tutela del patrimonio naturale ha come effetto positivo lo sviluppo del turismo. In questo modo si tende a considerare in maniera integrata e interdisciplinare il territorio facente parte del bacino idrografico. È fondamentale che il Po venga considerato non soltanto da un punto di vista idraulico, ma anche morfologico, geologico ed ecologico, in maniera che la sua complessità possa essere gestita in funzione di una riduzione del rischio idraulico e del miglioramento dell'ambiente.

Mi sono soffermato in maniera particolare sul Po, poiché esso pone maggiori problematiche rispetto ad altri fiumi ed è sicuramente uno dei pochi fiumi che tocca diverse regioni d'Italia.

Il piano di assetto idrogeologico del Po, che secondo noi è un ottimo piano, ha come obiettivo principale quello di garantire al territorio del bacino del fiume un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico ed idrogeologico, attraverso il ripristino degli equilibri idrogeologici e ambientali, e il recupero degli ambiti fluviali del sistema delle acque. Secondo noi questo inciso, che è contenuto nell'articolo 1 delle norme di attuazione del piano, è fondamentale per capire come dobbiamo rilanciare una gestione del territorio fondata in gran parte su interventi di ripristino e riqualificazione ambientale, non soltanto per problemi di natura estetica, ma anche perché ciò ci permette di recuperare una capacità di autodepurazione del fiume stesso, abbattendo gli inquinanti.

Da un studio condotto sul fiume Tirino in Abruzzo è emerso che circa 700 metri di fiume hanno una capacità depurativa pari ad un depuratore di 1.500 abitanti.

Per quale motivo allora bisogna costruire un depuratore, che costa, che richiede una manutenzione e che ha un grosso impatto ambientale, quando in maniera naturale è possibile ottenere lo stesso risultato gestendo decentemente alcuni corsi d'acqua?

L'ultimo profilo che mi piace qui ricordare è l'accordo che abbiamo portato a termine con Confindustria e Coldiretti, per giungere ad una direttiva tecnica sulla denaturazione, prevista dal piano di assetto idrogeologico, direttiva che dopo quattro anni finalmente è arrivata al traguardo. Esiste la possibilità di ripristinare una serie di grosse lanche sul tratto centrale del Po, asportando materiale inerte, recuperando la sicurezza e l'ambiente a costo zero. Ciò è possibile anche attraverso la definizione di regole di concerto con le province, che hanno competenza in materia. In questo modo gli imprenditori e gli agricoltori sono stati coinvolti nell'intervento, al fine di raggiungere obiettivi che per lo Stato hanno un costo irrisorio.

La ricerca di soluzioni nuove deve anche seguire l'ottica della direttiva comunitaria citata, che all'articolo 14 promuove per i piani di gestione idrografica la partecipazione pubblica, ossia il coinvolgimento diretto dei soggetti interessati e dei cittadini nella scelta di pianificazione, scelta fondamentale, perché nel momento in cui si gestisce un territorio è fondamentale che le popolazioni locali siano coinvolte in quel processo e che siano concordi.

Ringrazio di nuovo la Commissione per questa opportunità e rinnovo il mio richiamo per il recepimento in tempi brevi della direttiva quadro comunitaria in materia di acque.

MAURIZIO PICCA, *Responsabile relazioni istituzionali di Legambiente*. Ringrazio anch'io il presidente per l'opportunità che ci viene offerta. Non voglio ripetere le considerazioni già svolte dal mio collega. Siamo d'accordo sul fatto che la materia in questo momento è molto farragিনosa e scomposta su vari livelli. Condividiamo altresì l'esigenza di semplificare il dato

normativo, ma ciò non deve comunque aprire strade diverse: non capiamo la *ratio* del sesto comma dell'articolo 11-*sexies* del decreto sulla competitività, laddove si prevedono dei bandi privati per la difesa del suolo: non vorremmo che la difesa del suolo diventasse competenza dei privati.

Credo che possa essere utile per questa discussione richiamare l'operazione « fiume », che risale al 2004: essa prevedeva un monitoraggio, da parte dei comuni italiani, dei fiumi per la mitigazione del rischio idrogeologico. Abbiamo preso in considerazione 1.100 comuni ad alto rischio idrogeologico, mentre il programma previsto per quest'anno prevede il coinvolgimento di 5.500 comuni. Nel corso di quell'operazione 840 comuni hanno risposto al nostro questionario, sotto il profilo della prevenzione e dell'informazione. Il dato che emerge, assolutamente drammatico, è che soltanto 1 comune su 3 ha un piano di prevenzione e il 76 cento di questi piani non è assolutamente sufficiente. I dati sono suddivisi per regione, con relativo punteggio circa il valore dell'intervento di emergenza e di prevenzione.

Ciò che ci interessa però evidenziare è che non si può seriamente parlare di

prevenzione se si continuano ad emanare condoni edilizi. Negli alvei dei fiumi insistono spesso e volentieri case, palazzine, centri industriali e ciò rende impossibile qualunque opera di prevenzione o di contenimento del rischio. Occorre quindi adottare politiche edilizie diverse. Siamo convinti di ciò e dell'esigenza di una semplificazione, che però deve partire da una repressione forte dell'abusivismo edilizio nelle zone in cui scorrono corsi d'acqua.

Concludo ringraziando nuovamente la Commissione per averci ascoltati.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per il loro utile contributo.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 7 giugno 2005.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO