

## Cambiamenti climatici, siccità, desertificazione, navigazione interna nel Bacino del fiume Po e rapporti Italo-Svizzeri:

di Niccolò Salvioni, Locarno, Lago Maggiore, Svizzera.

Interessanti spunti di riflessione emergono dalla relazione del Segretario generale dell'Autorità di bacino Distrettuale del fiume Po Meuccio Berselli del 17 giugno 2022 u.s. a Roma, in occasione della giornata mondiale della siccità e della desertificazione (a partire dal minuto 45):  
<https://www.radioradicale.it/scheda/671499/siccita-situazione-e-soluzioni-nella-giornata-mondiale-della-siccita-e-della>

In sintesi, egli rileva che le assenze di pioggia prolungata, la carenza di riserve di neve sulle Alpi, hanno determinato una situazione di carenza idrica che si manifesta con un -30% di portata in meno, con -2.7 m rispetto allo zero altimetrico normale del Po.

Di prolungata siccità vi sono stati 6 casi negli ultimi 20 anni, ma la presente è la peggiore degli ultimi 70 anni.

Aree e Comuni sono già senza acqua, razionata o rifornita da autobotti. Il rischio di trovarsi senza acqua si presenta anche lungo il segmento a monte del Po, in Lombardia e Piemonte, mentre il cuneo salino che risale dal delta del Po, a seguito dello scarso afflusso dal fiume, è già avanzato di 20 km generando danni alle colture -con rischio desertificazione- ed ai pozzi che diventano salati.

Il fiume Po e i suoi affluenti garantiscono il 20% della produzione ortofrutticola italiana della « Valle del Po », energia idroelettrica oltre ad essere la base di approvvigionamento idrico per diversi Comuni.

Da quanto esposto emerge, quali riflessioni aggiuntive, che la prolungata siccità rende difficile anche la navigazione, non solo sul Ticino sub lacuale, i Canali e Navigli Lombardi ma anche sul Po.

L'articolata struttura idrica e la funzione vitale oltre che economica del bacino del Po, unitamente ai suoi segmenti connessi a monte, fino al Lago Maggiore Svizzero, quest'ultimo con i suoi 20% di superficie e 51% di bacino imbrifero alpino, evidenzia, in questa emergenza, la sua interconnessione e l'importanza dalle Alpi, giù fino alla confluenza nell'Adriatico, in tutti i vasti territori ove l'acqua fluisce.



16 agosto 2021 – Immagine presa sulla intersezione tra Ticino e Po in direzione ovest contro corrente: intersezione del Fiume Po in provenienza da Torino (a sinistra) con il fiume Ticino (a destra), poco dopo Pavia, dopo il Ponte della Becca. Livelli del fiume normali.



16 agosto 2021 – Immagine presa sul Po verso Est, in direzione di corrente, poco dopo l'intersezione del Po con il Ticino, dopo il Ponte della Becca. Livelli da "Grande Fiume".

La riduzione di portata del flusso di acqua dalle Alpi al Mare Mediterraneo è anche suscettibile di incidere sulle falde freatiche e dunque sulle capacità di approvvigionamento idrico civile. In questo contesto si evidenzia l'importanza di garantire ovunque una ottima qualità dell'acqua del bacino, evitando che sia inquinata, neppure da afflussi provenienti da impianti di depurazione non ancora perfettamente funzionanti.

Questa crisi idrica fragilizza ovunque il comparto produttivo idroelettrico, nel mentre ci troviamo già in piena rivoluzione di approvvigionamento energetico determinata questa dal conflitto russo-ucraino e dalle sanzioni e contro-sanzioni dinamicamente quanto imprevedibilmente in atto, rende la stessa ancora più difficile da gestire, non da ultimo a seguito degli accresciuti rischi di blackout non solo invernali, ma già ora -a seguito dall'energia necessaria a raffreddare dal caldo e per trovare alternative di irrigazione e fornitura idrica mediante pompaggi-, anche estivi.

Nel contesto della navigazione interna, il quadro viene complicato ulteriormente dal recente progetto della Commissione Europea "Fit for 35", di cui non si comprende ancora fino a quale estensione si ipotizzi sia applicabile i motori nautici.

L'acqua in provenienza dalle Alpi, si evidenzia dunque ancora di più quale "oro blu" da tutelare e proteggere, non solo per le attività irrigue di produzione agricola, ma anche quale fonte di approvvigionamento ad uso civile, alimentare industriale, per la produzione idroelettrica e per la navigazione, oltre che per gli animali e vegetali che vivono in essa o nei suoi dintorni.

Di tutto questo quadro straordinariamente mutato, la Navigazione sul Lago Maggiore, rivisitata nella convenzione del 1992, che a sua volta si era affrancata da quella del 1923 (dei piroscafi a caldaia a propulsione a carbone), non ne tiene -ancora- conto.

Gasolio e benzina sono sempre i vettori energetici principali di navigazione pubblica e da diporto sul lago Maggiore, fiumi canali e Navigli. Ciò, sebbene il Lago Maggiore da Nord fino ad Arona faccia parte della Convenzione di protezione delle Alpi oltre su tutto il comparto della Riserva MAB UNESCO "Ticino Val Grande Verbano".

Sul Lago Maggiore, stazioni di rifornimento di Gas Petrolio Liquido (GPL), non inquinante siccome privo -tra altri derivati tossici e cancerogeni- di benzene e maggiormente efficiente non ne esistono. Sul lago di Costanza hanno una stazione GPL nautica ed a breve verrà inaugurato il Piroscavo Lodi con propulsione a GPL. Neppure una rete di colonnine inter-compatibili di ricarica elettrica nautica, internazionale, è esistente sul lago Maggiore, né ancora, a livello internazionale, se ne parla.

Il lago Maggiore, le sue possibili vie e conche di navigazione connesse, per la politica, anche quella internazionale, sembra continuare ad essere un luogo di attenzione limitato, come è stato per anni.

La Convenzione Italo - Svizzera sulla navigazione sui laghi di Lugano e Maggiore del 1992, con relativo regolamento, sono silenti a proposito di vettori energetici, quote, regolazione o protezione degli stessi e relative connessioni nautiche con il Po.

La convenzione di Helsinki del 17 marzo 1992 sulla protezione e l'utilizzazione dei corsi d'acqua transfrontalieri e dei laghi internazionali sullo sfruttamento ed utilizzo non di navigazione delle acque transfrontaliere ("Convenzione sulla protezione dell'equilibrio ecologico"), non ha portato, contrariamente al Reno, al Danubio ed altri grandi fiumi interni europei, all'istituzione di una commissione internazionale di protezione del Lago Maggiore, fiumi, canali e navigli collegati al Po. Secondo tale convenzione:

"Le Parti rivierasche cooperano su una base di uguaglianza e di reciprocità, in particolare per mezzo di accordi bilaterali e multilaterali, in vista di elaborare politiche, programmi e strategie armonizzate, applicabili a tutti i bacini idrografici interessati o a parte di essi, e finalizzati a prevenire, controllare e ridurre l'impatto transfrontaliero ed a tutelare l'ambiente delle acque transfrontaliere o l'ambiente sul quale queste acque esercitano un'influenza, compreso l'ambiente marino."

Una rivisitazione della Convenzione Italo - Svizzera, assieme ad una nuova concezione e strumenti istituzionali di regolazione del lago, fiumi, canali e navigli, mutuata dalla convenzione di Helsinki, sarebbero, in questo punto storico, opportuni.

Lunedì p.v., coordinata dalla Autorità Distrettuale di Bacino Po, dovrebbe tenersi un incontro dell' "Osservatorio permanente sugli indirizzi idrici del distretto del fiume Po", tavolo istituzionale di cooperazione e coordinamento, per determinare le possibili soluzioni per contrastare efficacemente l'attuale situazione di siccità.

Dovrebbero presenziare anche rappresentanti svizzeri - ticinesi, per chiarire la possibilità di coordinare un afflusso adeguato di acqua nel lago Maggiore dai bacini idroelettrici elvetici.

Sia la Svizzera sia l'Italia hanno ratificato la Convenzione delle Nazioni Unite di Parigi del 17 giugno 1994 sulla lotta contro la desertificazione nei Paesi gravemente colpiti dalla siccità e/o dalla desertificazione, in particolare in Africa.

Questa prevede che i Paesi Parte colpiti si consultano e cooperano per elaborare, secondo quanto conviene, conformemente agli allegati pertinenti concernenti l'attuazione a livello regionale, programmi d'azione subregionali e regionali al fine di armonizzare, completare e rendere più efficaci i programmi nazionali.

Come con le attuali esercitazioni interforze "Odescalchi" il Cantone Ticino con le Regioni limitrofe di Lombardia e Piemonte con i rispettivi governi centrali dimostrano di sapersi preparare a coordinare azioni di sicurezza in caso di eventi transfrontalieri di calamità maggiore, così il Cantone Ticino e la Confederazione Svizzera, in futuro, dovranno dimostrare di sapere coordinare la propria attività internazionale, anche di non navigazione delle acque interne, assieme ai diversi enti preposti regionali, provinciali, sovra-regionali e centrali d'Italia, allo scopo di trovare soluzioni rispettose dei reciproci interessi ecologici ed economici volti a coordinare il contrasto degli effetti della imperversante siccità e tendenza alla desertificazione in taluni comparti del bacino Po.

È in gioco la gestione dell'acqua nell'interesse comune di tutto il bacino Po, anche di quello internazionale, la cui rarefazione, purtroppo, si sta manifestando con una frequenza sempre più preoccupante, anche, ma non solo, a scapito delle possibilità di sviluppo della navigazione interna.

Niccolò Salvioni, Locarno, Lago Maggiore, 19 giugno 2022, presidente Lo - Mi - Ve  
(le precedenti riflessioni impegnano unicamente il sottoscritto)