

LE VIE NAVIGABILI INTERNE: IL TEVERE DALLA FOCE A PERUGIA

GIORGIO CESARI
giorgio.cesari@abtevere.it
AUTORITÀ DEL BACINO TEVERE
http://dx.doi.org/10.25267/Riparia_sup.2018.i1.08



L'area della Città di Roma durante il Quaternario. A. DI PASQUALE, 1938

Aspetti normativi del bacino del fiume Tevere e del Distretto dell'Appennino Centrale

- La legge del 18 maggio 1989, n. 183, ha stabilito il bacino idrografico e l'ambito fisico di pianificazione, per superare le frammentazioni e separazioni per l'adozione di aree di riferimento aventi confini amministrativi.
- L'evento di Sarno avvenuto nel maggio 1998 per piogge eccezionali, ha indirizzato verso il decreto legge 180, decreto Sarno, per identificare le aree con il più alto rischio e adottare misure appropriate per la tutela e la prevenzione.
- Il Decreto-legge 11 maggio, 1999, n. 152 ha definito il quadro generale per la protezione delle acque superficiali, sotterranee e delle aree marine, con gli obiettivi:
 - prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare interventi di bonifica dei corpi idrici inquinati, per ottenere acqua di qualità migliore e protezione adeguata con priorità per gli usi potabili;
 - mantenere la capacità naturale di autodepurazione delle acque e la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e diversificate.

- Il Decreto-Legge 30 Dicembre 2008, n. 208 ha sancito che le autorità di bacino di rilievo nazionale coordinassero i contenuti e gli obiettivi dei piani nel distretto idrografico di appartenenza, con particolare riferimento al programma di misure di cui all'art. 11 della direttiva 2000/60/CE.
- Il Decreto Legislativo 49/2010 ha recepito la direttiva 2007/60/CE e fornito un quadro di riferimento a livello comunitario per l'individuazione delle aree inondabili e delle aree a rischio secondo criteri comuni e per la valutazione e la gestione dei rischi di alluvioni;
- Il D.Lgs. 219/2010 art. 4 ha previsto che, nelle more della costituzione delle autorità di bacino distrettuali, le autorità di bacino di rilievo nazionale provvedessero all'aggiornamento dei piani di gestione previsti all'art. 13 della direttiva 2000/60/CE e, insieme alle regioni, all'adempimento degli obblighi previsti dal decreto 49/2010.
- La legge 221 del 28 dicembre 2015 ha modificato importanti articoli del Decreto legislativo n. 152/2006, definendo un diverso assetto territoriale dei distretti idrografici e includendo nel Distretto dell'Appennino Centrale il bacino interregionale del Fiora e tutti i bacini regionali marchigiani.
- Il Decreto Ministeriale n. 294 del 25 ottobre 2016, con entrata in vigore il 17 febbraio 2017, reca la Disciplina dell'attribuzione e del trasferimento alle Autorità di bacino distrettuali del personale e delle risorse strumentali e finanziarie delle Autorità di bacino di cui alla legge n. 183/1989 e prescrive gli atti propedeutici al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri con cui si avvieranno operativamente le Autorità di distretto.

57

Il bacino del Tevere e la pianificazione del Distretto dell'Appennino Centrale.

Nel contesto del Distretto dell'Appennino Centrale, caratterizzato dalla necessità di una *Governance* globale tra le sette regioni e le dodici province, in un quadro di ampia diversità fortemente influenzata dall'alternarsi di siccità e alluvioni e con la forte concentrazione della popolazione alla foce del Tevere, occorre considerare le politiche trasversali globali, quali lo sviluppo economico, i principi della protezione ambientale e la richiesta di energie da fonti rinnovabili.

Nell'ambito del Piano di gestione delle risorse idriche trova il giusto risalto la navigabilità del Tevere: oltre ai fini turistici di Roma, la navigazione dei tratti medi del corso d'acqua deve essere studiata anche nell'ottica che la navigazione di piccolo tonnellaggio e di corto raggio ridurrebbe il trasporto su strada e ferrovia.

Studi pregressi

- *Studio di fattibilità per la navigazione del Tevere nei tratti Roma – Orte, Orte – Terni, Orte – Trasimeno – Arno in accordo con l'uso plurimo delle acque e nel quadro di una progettazione coordinata degli interventi* SOTECNI S.p.a. R.P.A.. S.p.a. - Regione Umbria;
- *“Piano Direttore e studi di fattibilità degli interventi finalizzati alla navigabilità del Fiume Tevere a Roma da Castel Giubileo alla foce”* Giugno 1992 e *“Progettazione di massima di un primo lotto di opere idrauliche e di collegamento alle infrastrutture urbane per la navigabilità del fiume Tevere - Fase II Parte B1”* Novembre 1994- Ministero Lavori Pubblici - Provveditorato Opere Pubbliche per il Lazio - Ufficio Speciale Genio Civile per il Tevere e per l'Agro Romano;
- *Progetto definitivo* 1° classificato della gara d'appalto concorso per l'affidamento

in gestione di opere e servizio sperimentale per la navigazione turistica per tratte del Fiume Tevere (G.U. del 14/10/2000). Tratta Centrale Urbana da Ponte Duca D'Aosta a Ponte Marconi - Comune di Roma - Dipartimento Politiche Ambientali e Agricole; Prima elaborazione del Progetto di Piano di Bacino dell'Autorità fiume Tevere (1999); Proposta tecnica di Piano Direttore, proff. ingg. Siccardi, Iannelli, Ubertini (aprile 1998); Proposta tecnica di Piano Stralcio del F. Tevere nell'area metropolitana romana: da Castel Giubileo alla foce, proff. ingg. Calenda, Natale, Noli, Ubertini (aprile 1998).

Documenti e riferimenti per la navigabilità

La normativa vigente considera linea navigabile di seconda categoria il tratto “..25) Terni-Orte-Roma-Mare Tirreno: a) Fiume Tevere, da Ponte Felice al mare; b) Canale di Fiumicino, escluse le opere portuali”. A parte la tratta metropolitana del Tevere, ove la navigazione è dichiarata marittima, i fiumi, i laghi e i canali, atti alla navigazione, sono distinti in quattro classi e appartengono alla seconda classe “...*quei fiumi, laghi e canali che, da soli o collegati fra loro, formano linee di navigazione, le quali mettono capo a porti marittimi o parificati ai marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio..*”.

Cenni storici sul commercio in età romana

Importanti commerci lungo il Tevere in età preromana e romana, sono i rinvenimenti archeologici di Scoppieto (Civitella del Lago) dove sono state rinvenute strutture di una fabbrica di ceramica, risalente al primo periodo dell'impero romano. I prodotti erano trasportati con imbarcazioni fluviali lungo il Tevere fino a Ostia, verso poi importanti città quali Cartagine, Alessandria, Costantina.

Fra gli approdi storici di Roma si citano:

- Porto dell'Emporio

Cono l'interramento del fiume, le navi non arrivavano più fino all'Emporio (Testaccio), ma merci e passeggeri giungevano a Roma via fiume, con l'alaggio su chiatte o barconi rimorchiati dalla riva: per risalire il Tevere, che nelle magre non offriva più di due metri e mezzo di pescaggio, s'impiegavano buoi e al bisogno uomini. A metà dell'800 i buoi furono sostituiti da rimorchiatori a vapore, che trascinavano tre/quattro chiatte, come sulla Senna fino a non molti anni fa.



- Porto di Ripa Grande

Abbandonato il porto dell'Emporio in epoca medioevale il nuovo attracco si consolidò sulla riva destra (detta "Ripa Romea" molto più

comoda per i pellegrini per sbarcare sulla riva del Vaticano). Questo approdo di *Ripa* fu ricostruito nel 1642 più a monte, entro la cinta daziaria, in corrispondenza dell'Ospizio di San Michele e divenne il Porto di Ripa Grande, dedicato a merci e uomini in arrivo da Ostia.



- Porto di Ripetta

Sulla riva sinistra, a monte di Castel Sant'Angelo, fu costruito nel 1704 il porto di *Ripetta*, dedicato al traffico con il retroterra umbro. È la sede dell'idrometro storico del Tevere, installato nel 1821, con lo "zero idrometrico" al settimo gradino della scalinata del porto. Per una corretta interpretazione delle piene transitanti nella città di Roma - attraverso la misura dei livelli all'idrometro di Ripetta - si ricorda che sono ordinarie se il colmo è compreso tra 10 e 13 m e straordinarie se tra 13 m (circa 1.500 m³/s) e 16 m (circa 2.000 m³/s). Oltre 16 m le piene sono eccezionali.



Natanti

Per quanto riguarda gli aspetti normativi relativi ai natanti da utilizzare in funzione delle vie navigabili la Commissione di esperti della Conferenza Europea dei Ministri dei trasporti (C.E.M.T.) ha proposto la classificazione riportata in tabella.

CLASSIFICA DEI NATANTI

CLASSE VIE NAVIGABILI	TONNELLAGGIO (t)	IMMERSIONE (m)	LARGHEZZA (m)	LUNGHEZZA (m)	TIRANTE D'ARIA (m)
I	300	2,2	5	38,5	3,55
II	600	2,5	6,6	50	4,2
III	1000	2,5	8,2	67	3,95
IV	1350	2,5	9,5	80	4,4
V	2000	2,7	11,5	95	6,7

Nella progettazione di massima degli interventi per la navigabilità del Tevere si fa cenno alla classe 0 relativa alla “Proposta di normativa per la redazione dei progetti di vie navigabili interne” che pur senza valenza ufficiale è un utile riferimento. Tale classe, introdotta per idrovie a carattere storico, è caratterizzata da natanti aventi le seguenti dimensioni:

NATANTE CLASSE 0

TONNELLAGGIO (t)	IMMERSIONE (m)	LARGHEZZA (m)	LUNGHEZZA (m)
Da 36 - 120	Da 1 a 1.6	Da 4 a 6	Da 20 a 30

Il pregresso: la navigabilità metropolitana

La Prima Elaborazione del Progetto di Piano di Bacino, adottata dal Comitato Istituzionale dell'Autorità con delibera n. 80 del 28/09/99, affida al Piano Stralcio dell'area Metropolitana (P.S. 5) il compito di definire “l'inquadramento generale degli interventi relativi alla navigazione sul Tevere, ...” nel tratto compreso tra Castel Giubileo e la foce.

Il piano approvato nel 2009 individua il processo per l'attuazione della navigabilità sul Tevere e propone il sistema degli approdi fluviali in connessione al sistema portuale marittimo laziale, con attenzione ai vincoli connessi all'uso della risorsa idrica e ai rischi legati alle piene. Condizioni di vincolo concernono l'attuazione di alcune azioni strutturali e non strutturali necessarie per la navigabilità, riconoscendo al Tevere il ruolo fondamentale per uno sviluppo del territorio che per valenza paesaggistico culturale sorregga una direttrice del sistema dei trasporti nell'area metropolitana, promuovendo la navigazione turistica per la fruizione della città delle aree limitrofe.

La navigabilità da Roma a Perugia

A monte di Roma, il Tevere mantiene intatte le potenzialità di tipo paesaggistico culturale, oltre Perugia, punto di arrivo della navigabilità fin dai tempi dell'antica Roma. In questo tratto (lungo circa km 285) il fiume è in grado di sorreggere le corrispondenti ipotesi proposte per Roma, affiancando alla navigabilità turistica quella commerciale.

Occorre individuare le portate minime necessarie per garantire la navigabilità, anche in funzione del pescaggio e del tonnellaggio dei natanti e stimare il contributo richiesto al bacino idrografico, stabilendo le caratteristiche delle imbarcazioni (classe), le condizioni idrauliche necessarie (tirante minimo, larghezza, ecc.), la sicurezza idraulica, la salvaguardia e tutela della qualità ambientale, la gestione.

A Orte è presente il principale nodo intermodale del Lazio che smista il traffico merci su gomma e su ferrovia, operativo del tutto al completamento dei collegamenti stradali con il porto di Civitavecchia e Ancona.

La navigabilità del Tevere avrebbe nello smistamento delle merci grandi prospettive, se fosse possibile affidare l'interoperabilità tra nodi intermodali (*hub*) di diverso livello tali da sviluppare funzioni specialistiche in forma sinergica. L'iniziativa, basata sull'impiego degli Ecobonus, consentirebbe al canale navigabile di poter esprimere un'autonomia trasportistica strategica.

Altra interessante ipotesi è sostituire il traffico merci su gomma da Civitavecchia a Roma mediante linee di trasporto via mare che con riferimento a Ostia e Fiumicino e attestandosi come punto di arrivo prossimo alla Città possano ridurre il traffico merci sulla Roma – Civitavecchia e sul G.R.A. Analogamente si può ipotizzare il trasporto via mare di merci da Gaeta/Formia riducendo il traffico merci sulla Pontina.

Prospettive di sviluppo turistico nel Bacino

Il Tevere è caratterizzato da piccoli centri e da un paesaggio rurale medio-collinare con punte di eccellenza storica e culturale (ad esempio Sansepolcro, Città di Castello, Perugia, Deruta, Todi, Orvieto e Bomarzo), cui si affiancano le emergenze naturalistiche di Alviano e di Nazzano.

61

Lo sviluppo turistico potrebbe divenire maturo con una navigabilità di piccolo cabotaggio (pubblica e privata) quale efficace alternativa agli spostamenti su gomma e ferro, ampliando e diversificando l'offerta turistica e con stimoli di crescita del turismo dei laghi di Trasimeno a Bracciano e degli invasi marchigiani e abruzzesi a integrazione della costa tirrenica e adriatica.

La navigabilità poi del tratto urbano da un nuovo approdo a Settebagni alla foce costituisce una nuova sfida del Comune di Roma per futuri eventi internazionali. In mezzo, una serie di nuove possibili fermate: Castel Giubileo, Saxa Rubra, Tor di Quinto, Ponte Milvio, per poi ricongiungersi al tratto che già ora vede il transito dei battelli: da Ponte Duca d' Aosta (stadio Olimpico) all'Isola Tiberina dove la navigabilità si interrompe per riprendere poco più a sud.

Prime ipotesi di fattibilità in Umbria

È richiesta al sistema di monte la capacità di mantenere un regime di portate che con soglie trasversali possa mantenere livelli tali da prolungare il canale navigabile disegnato a valle (soluzione ottima) o di disegnarne uno di capacità trasportistica inferiore (soluzione subottima); maggiore attenzione va posta ai problemi di qualità delle acque per cui è fondamentale la funzione tampone operata dal sistema Alviano-Corbara la cui disconnessione consentirebbe di sviluppare un sistema trasportistico più leggero con soglie trasversali per superare la forte pendenza della sub-tratta Torgiano-Sansepolcro; invasi complementari nelle aree golenali potrebbero essere un fattore importante di sostegno in aggiunta alla regolazione degli invasi sul Chiascio e di Montedoglio sul Tevere; il sistema navigabile fungerebbe da stimolo ai processi di risanamento delle acque reflue, valendo le considerazioni sugli effetti positivi della gestione della risorsa.

Quanto da fare.....

Per la navigabilità nel tratto Orte Castel Giubileo risultano necessarie interventi quali:

- Scale per la risalita dei pesci agli sbarramenti, escludendo la diga di Corbara
- 2 - 3 soglie per il tratto più pendente sito in Umbria
- Attrezzature per la segnalazione
- Moli e attracchi
- Rinaturalizzazione del corso d'acqua

Quanto al sistema di supporto e mantenimento, la tratta non presenta particolari problemi essendo i livelli garantiti dalle portate del fiume Nera e dagli sbarramenti esistenti; il canale navigabile deve essere disegnato in relazione ai coni di visibilità reciproca e di manovra così come devono essere realizzate conche di navigazione per superare i dislivelli; il sistema idroelettrico Nera-Velino (Umbria e Lazio con territori di alta valle nelle Marche e in Abruzzo) può convivere con le necessità della navigazione mentre esercita un'azione positiva, richiedendo la navigabilità una sufficiente qualità delle acque e la non dispersione della risorsa con prelievi dissipativi concorrenziali.

La struttura dei contratti territoriali

I contratti territoriali sono gli strumenti per attuare il programma delle misure e rispondono al principio sancito dall'articolo 118 della Costituzione. Rispetto agli accordi di programma che vedono il coinvolgimento dei diversi livelli della Pubblica Amministrazione impegnata nella realizzazione di una misura articolata su più azioni, il contratto territoriale vede la partecipazione cooperativa dei soggetti privati che entrano nell'attuazione delle misure individuate per un ambito territoriale con la quota di risorse, che rendono disponibile, costituita dalla disponibilità a pagare e dagli investimenti diretti che il privato ritiene utile per un ritorno ritenuto accettabile.

Il vero problema e la sfida da affrontare consistono nel passare dalla partecipazione alla negoziazione coinvolgendo i possibili portatori di interesse, compresi gli investitori privati nel rispetto delle regole e nella certezza delle procedure.