



MOBILITAZIONE

Lunedì prossimo, 2 ottobre, si terrà lo sciopero nazionale dei vigili del fuoco e contestuali sit in adavanti agli uffici territoriali del governo di tutta Italia. Riflettori puntati sull'adeguamento del contratto.

10
milioni
di tonnellate
la potenzialità
dell'idrovia

500
milioni il costo
degli interventi
'a corrente libera'
fino all'Adriatico



1.350
tonnellate
la capacità
di una chiatta
di classe V

2
miliardi
il costo della
regimazione
del fiume

L'IDROVIA PADANO-VENETA

Secondo Ernesto Cabrini, le imprese disposte a scommetterci ci sono, però occorrono anche una sola governance, finanziamenti sicuri, un marketing territoriale e agevolazioni per gli operatori

Andiamo sul Po, ma patti chiari

Dal direttore degli Industriali le priorità per evitare un ennesimo flop

di Alessandro Rossi

L'Europa ha dimostrato di crederci seriamente cofinanziando il progetto di navigabilità del fiume Po e inserendo il collegamento navigabile Milano-Mare nelle priorità per gli interventi nel periodo 2014-2020.

A questo punto, dunque, tocca all'Italia cogliere la mano tesa da Bruxelles e sfruttare i fondi europei previsti per questa modalità di trasporto (si tratta di diversi miliardi di euro di cui 1,3 miliardi solo per la navigabilità sul Po). L'alternativa è perdere l'ennesima occasione, in questo campo in ambito infrastrutturale, condannando il Paese alla marginalità e all'inevitabile declino.

La presentazione del cofinanziamento della scorsa settimana ha messo in luce una certa unanimità d'intenti a livello amministrativo (Regione, Province, Aipo) come non si vedeva da tempo. Ma ora, per centrare il bersaglio grosso (il cofinanziamento europeo che potrà arrivare fino al 40% del costo complessivo degli interventi), servirà determinazione, coesione e rapidità d'esecuzione. I tempi, infatti, conferma l'Ing. Luigi Mille dell'Aipo, sono strettissimi: «Entro il 2014 dovremo presentare tutta la documentazione necessaria, a li-

Fondi europei

Bruxelles ha finanziato lo studio affinché il fiume sia navigabile per tutto l'anno

vello progettuale, per poter ottenere i fondi. Sono fiducioso che ce la faremo».

Le categorie economiche, dal canto loro, ci credono a patto che, questa volta, si faccia sul serio. «La navigabilità del Po deve essere gestita da un solo soggetto» - dichiara Ernesto Cabrini, direttore dell'Associazione Industriali di Cremona, secondo il quale «la cosa peggiore che possiamo fare di fronte all'Eu-

ropa è mostrare una proliferazione dei centri decisionali. Dirò di più. Presa la decisione di investire sull'idrovia, bisognerebbe affidare la gestione di questa partita ad un commissario straordinario

con pieni poteri, sul modello di Giuseppe Sala per l'Expo».

Ma anche questo non sarà sufficiente. «Poi - continua - bisogna anche decidere quale progetto abbracciare: corrente libera o regimazione. Non continuiamo con il balletto fra uno dei due progetti anche se è vero che uno non esclude l'altro».

Non meno importante sarà poi «la certezza dei finanziatori. Non possiamo iniziare qualcosa senza avere la garanzia di portarla a termine. In questo Paese ci sono anche troppe opere incompiute». Peraltro, secondo il direttore degli industriali, l'idrovia ha un futuro se anche il nostro porto fluviale sarà messo nelle condizioni di fare un salto di



In alto sopra al titolo la motonave Michelangelo sul Po negli anni delle crociere fino a Venezia. A sinistra una chiatta della San Marco Shipping. A destra il direttore della Associazione Industriali di Cremona Ernesto Cabrini



qualità «entrando nel sistema della portualità nazionale e potendo così accedere ai relativi finanziamenti». E se a livello geografico il porto cremonese ha una posizione perfettamente baricentrica all'interno di una delle zone economicamente più sviluppate, per far decollare davvero il trasporto fluviale, rendendolo vantaggioso e concorrenziale con la gomma, serviranno dei contributi, regionali e o statali. «Così come sarà importante dare vita ad un'azione di marketing territoriale nelle province e nelle regioni che sono attraversate dal Po. Mentre bisognerà altresì dare una risposta allo sviluppo dell'area di Tencara, iniziando dalla manutenzione del canale navigabile fino a Pizzighetone. Già in passato le imprese - anche quelle turistiche - hanno dimostrato di credere alle potenzialità di questa idrovia scontando cocenti delusioni. Questa volta - conclude Cabrini - dobbiamo fare in modo che vada diversamente».

L'Agenzia Progetti entro il 2014

«A metà ottobre verrà firmata la convenzione che regolerà i rapporti fra Aipo e Bruxelles. Fra la fine del 2014 e l'inizio del 2015 saremo pronti con l'intera documentazione necessaria per poter chiedere i fondi comunitari». L'ingegnere Luigi Mille dell'Agenzia Interregionale per il Po è fiducioso che, questa volta, non si butterà via un'occasione così ghiotta. E che l'Italia sarà all'altezza della sfida. D'altra parte la posta in palio è enorme perché Bruxelles metterà sul piatto una fetta cospicua dei soldi che servono per fare del Po una perfetta via di comunicazione. «Per la regima-

zione - continua Mille - produrremo lo studio di fattibilità, per la corrente libera abbiamo già il progetto esecutivo. I costi di realizzazione sono diversi, circa 2 miliardi per la regimazione - che si autofinanzerebbe grazie alla produzione di energia e richiederebbe solo un finanziamento europeo limitato al 10% - e 500 milioni per la corrente libera, che necessiterebbe di altre fonti di finanziamento oltre a quella comunitaria. I due progetti non sono alternativi ma Lombardia (favorevole alla regimazione) ed Emilia, più propensa alla corrente libera, dovranno trovare una sintesi».

SAN MARCO SHIPPING (FAGIOLI)

Necessarie banchine attrezzate per evitare rotture di carico

Attraverso San Marco Shipping, Fagioli opera da anni al porto di Cremona con una flotta di spintori e chiatte per il trasporto di prodotti chimici, petroliferi, secchi e colli eccezionali. Per l'azienda il trasporto su acqua rappresenta un'occasione di sviluppo, a patto che sia garantita la navigabilità del Po tutto l'anno, che vi siano banchine attrezzate per evitare la rottura di carico e che il trasporto su acqua venga incentivato. La mancanza di questi elementi ha comportato la drastica riduzione dei quantitativi trasportati. Se fra il 2005 e il 2010 Fagioli trasportava mediamente 200mila tonnellate l'anno, nel 2011 si è scesi a 91.700 tonnellate e nel 2012 addirittura a 60.770 tonnellate.



KATOEN NATIE

Lavoriamo su Genova e La Spezia e bisogna potenziare la ferrovia

Proprio quest'anno ricorre il 10° anniversario dal loro insediamento al porto di Cremona. Una scelta coraggiosa che ha sicuramente pagato se si pensa che, nel 2012, il colosso della logistica mondiale Katoen Natie ha movimentato al porto di Cremona 400.000 tonnellate di merci. Neanche un chilogrammo, tuttavia, è transitato via acqua. «Lavorando moltissimo sui porti di Genova e La Spezia - noi puntiamo soprattutto sulla ferrovia, che andrebbe potenziata» - dichiara Mieke Van Cauwenberghe, responsabile del sito cremonese. Potremmo utilizzare l'acqua per i materiali che ci arrivano dall'Egitto. Ma si tratterebbe comunque di una quota residua».



LAMERI

Servono magazzini fluviali e una fiscalità di vantaggio

Quando realizzarono il sito al porto di Cremona dove sono presenti i silos per lo stoccaggio delle materie prime, l'idea era di sfruttare anche il collegamento fluviale. Così è stato, in principio. Poi i noti problemi di navigabilità hanno reso tutto molto difficile e oggi - spiega Paolo Lameri - non trasportiamo più nulla». I numeri: nel 2012 Lameri ha movimentato 130mila tonnellate, 93mila su treno e 38mila su gomma. Nulla su acqua. Nei primi sei mesi del 2013, 38mila tonnellate hanno sfruttato il ferro, 29mila la gomma. «Per tornare sul fiume servono magazzini fluviali attrezzati per caricare e scaricare le chiatte, fiscalità di vantaggio e la navigabilità del Po».

