

Un “nastro azzurro,” per l'economia italiana

La prospettiva di un asse di navigazione
Milano-Bari-Taranto secondo il Segretario generale
del Consorzio del Canale Milano-Cremona-Po

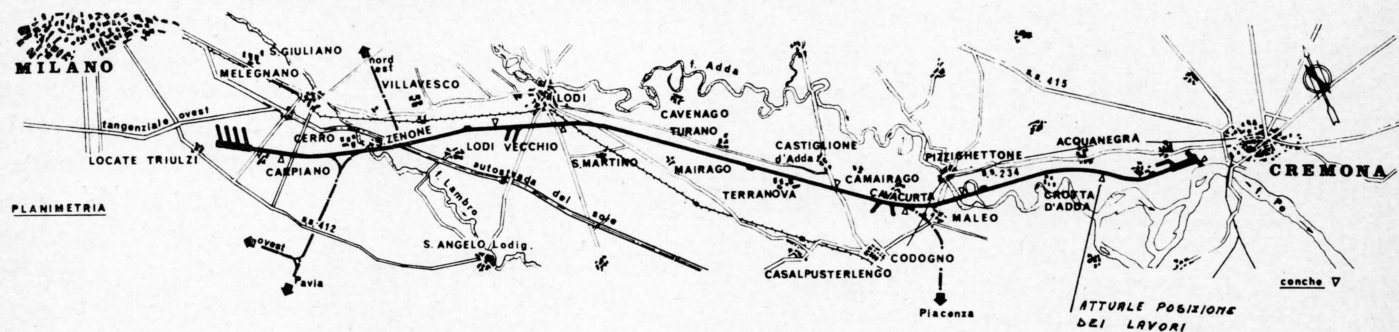
In questi ultimi anni le prospettive della navigazione interna italiana sono passate rapidamente, da un ambito regionale o addirittura provinciale ad un ambito nazionale: lo stesso Legislatore ha più volte manifestato la volontà di giungere ad una sollecita realizzazione delle idrovie, ritenendole idonee a concorrere allo sviluppo economico del Paese.

L'obiettivo di base è stato, e rimane, quello di creare un asse di navigazione Milano-Bari-Taranto, lungo circa 1300 chilometri, che si giustifica con il proposito di servire il processo di integrazione tra le regioni italiane la cui economia si va diversificando in base alle scelte sulla localizzazione e soluzione dei rami industriali. È proprio sulla decisione e sulla volontà del potere legisla-

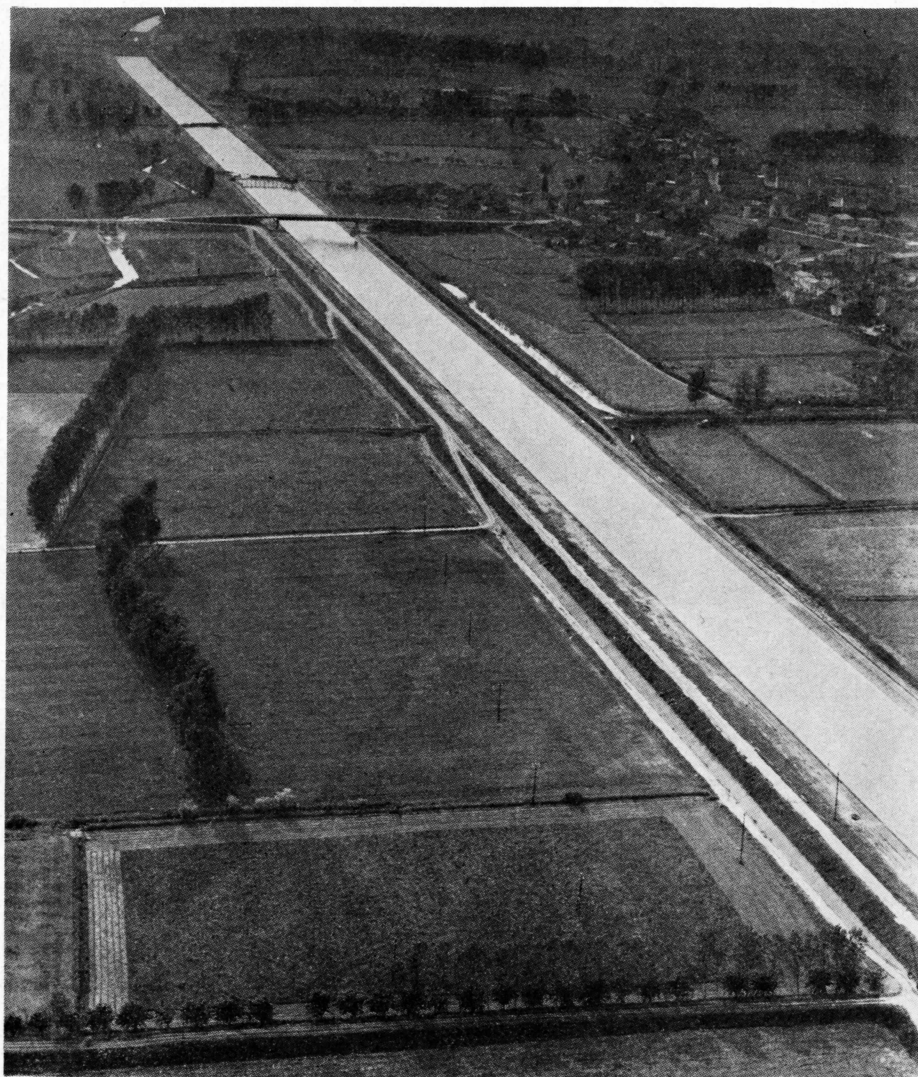
tivo che si è innestata l'azione del Consorzio Canale Milano-Cremona-Po, condotta nella piena convinzione della necessità e dell'opportunità di far sorgere, nel più breve tempo possibile, una vera linea di traffici nell'ampia prospettiva di coinvolgere anche altre regioni italiane e di raccordare la politica idroviaria nazionale con quella europea.

È questo un disegno che tiene

TRACCIATO SCHEMATICO DEL CANALE



Il tracciato del Canale Milano-Cremona-Po, con l'indicazione dell'attuale posizione dei lavori in corrispondenza della biconca di Acquanegra Cremonese.



Una veduta aerea del primo tratto del Canale ormai ultimato: sulla destra l'abitato di Spinadesco.

conto di un elemento fondamentale, cioè la convenienza dei trasporti idroviari rispetto a qualunque altro vettore. Il Consorzio del Canale ha intrapreso una serie di studi per trovare un conforto, da un punto di vista tecnico-economico, della fondatezza delle intuizioni che avevano dato luogo all'iniziativa di legge e all'inizio dei lavori. Oggi, come è certo noto, dopo l'impasse e le remore del 1° piano quinquenna-

le e del progetto '80, la situazione è in fase di stallo, non tanto perché non sia ritenuta legittima la necessità di realizzare una rete idroviaria, quanto piuttosto per difficoltà di tipo economico, legate a fenomeni di recessione congiunturale, di cui, a cicli, il nostro Paese offre non comune esempio.

L'atteggiamento dello Stato di fronte all'iniziativa idroviaria ha registrato condizionamenti

che, pur non avendo pregiudicato l'iter di costruzione della opera, ne ha però rallentato in modo troppo considerevole la sua ultimazione.

Si può parlare, a questo punto, di un paese disinteresse, la cui rimozione può essere posta in atto mediante meccanismi improntati a una certa autonomia.

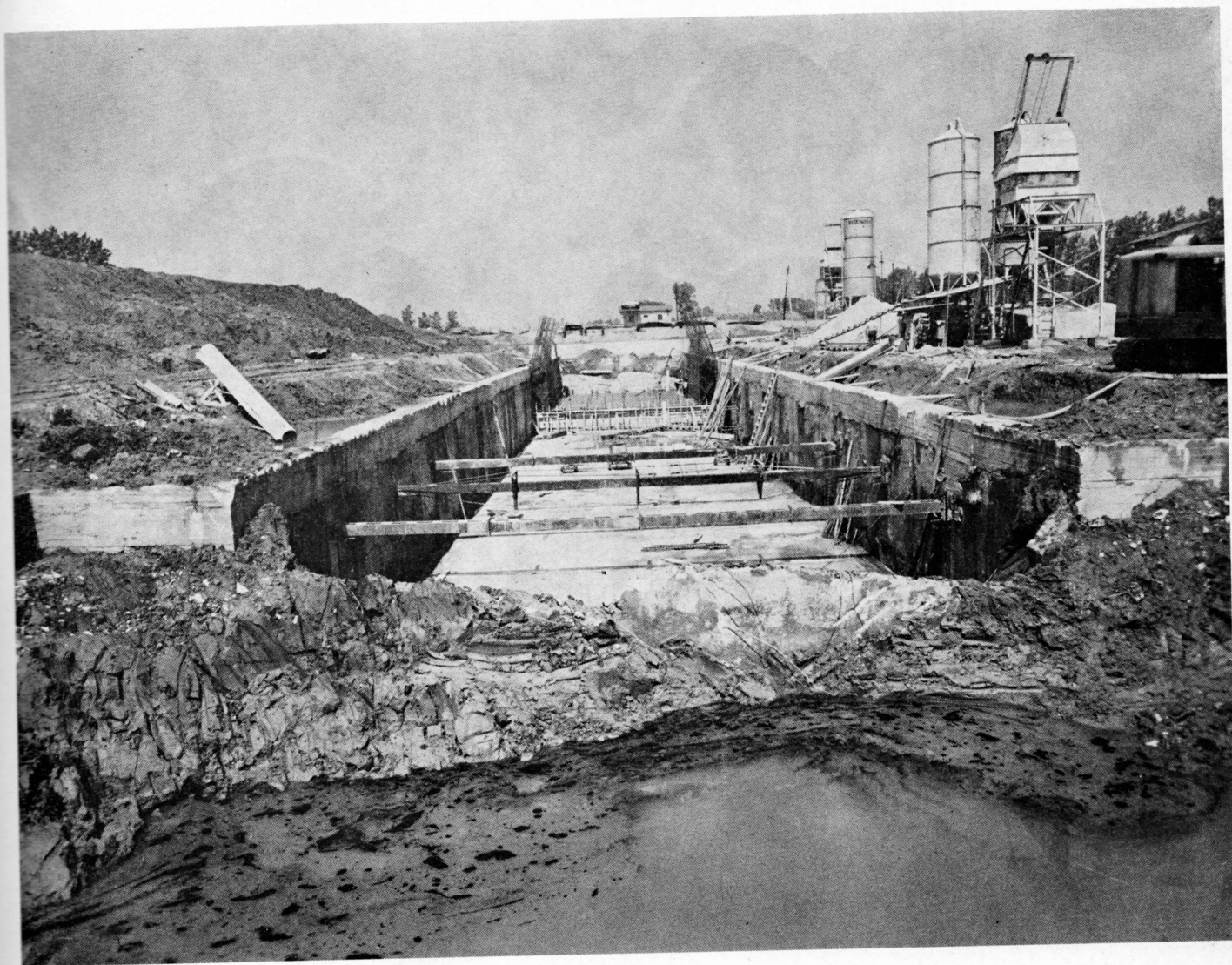
Oggi il Consorzio, nel quadro delle finalità istitutive, si propone un altro scopo, sempre diretto a sensibilizzare i centri direzionali circa la validità dell'iniziativa ad esso delegata per legge. Si tratta di sopprimere ad una carenza di iniziativa privata, per quanto riguarda l'armamento di mezzi fluviali. Il Consorzio e gli Enti locali cremonesi si sono fatti promotori di una iniziativa che ha trovato rispondenza in tutti gli Enti locali padani e in un largo settore di potenziali utilizzatori dell'opera. L'obiettivo è quello di giungere alla coagulazione degli interessi pubblici e privati nel settore dello armamento di natanti fluviali, e di far germinare da una specifica manifestazione di volontà la costituzione di una società che convogli le energie emerse e latenti di quanti sono interessati al decollo della navigazione interna: dagli amministratori pubblici agli operatori privati, dai tecnici ai trasportisti idroviari, agli spedizionieri. Non a caso il recente incontro tra rappresentanti della Puglia e della Lombardia, avvenuto a Cremona, (di questo incontro si parla in altra parte della Rivista [N.d.R.]) si innesta sul filone della collaborazione instaurata alcuni anni or sono a Bari. Una occasione non tanto per riprende-

re un discorso interrotto, quanto per continuare sul filo delle comuni intenzioni la ricerca delle soluzioni operative che oggi dobbiamo dare al problema dei trasporti idroviari. In questi anni non si è accresciuto solo il grado di sensibilità ai problemi, ma attraverso contatti sistematici e intensi studi si è focalizzato uno degli obiettivi prioritari. Quello, cioè, di realizzare ed attivare una linea continua di traffico

mediante l'integrazione tra la navigazione interna e il cabottaggio tra la Padania e il meridione d'Italia. Questa linea andrebbe gestita sulla base di una razionale politica dei noli. Vi è un'altra ottica in cui l'incontro si è collocato: quella dell'attivazione e delle produttività delle strutture idroviarie già realizzate a Cremona. Se è evidente che la linea di traffico non può prescindere dall'indilazionabile necessi-

tà di disporre di adeguati mezzi fluvio-marittimi, è altrettanto vero che, sino ad oggi, i privati hanno realizzato natanti specializzati solamente per particolari tipi di trasporto (petrolieri), non volendo scontare il rischio connesso alla attivazione di una linea continua di traffico che è l'unica struttura operativa veramente al servizio dell'economia italiana.

BRUNO PIACENTINI



I lavori in corso alla biconca di Acquanegra Cremonese: le opere sono state realizzate — sia per la parte strutturale che per quella elettromeccanica — nella misura di circa il 50% e dovrebbero essere completate entro il corrente anno.

INCONTRO LOMBARDIA - PUGLIA

Promosso dal Consorzio del Canale Navigabile Milano-Cremona-Po ed organizzato con la partecipazione dei tre maggiori Enti cremonesi: Provincia, Camera di Commercio e Comune di Cremona, si è tenuto nei giorni 2/3 ottobre scorsi un incontro tra operatori economici, parlamentari, amministratori, tecnici ed esperti di navigazione fluviale della Lombardia e della Puglia.

Fra i diversi obiettivi che si intendevano raggiungere attraverso tale incontro il primo e più importante era di consentire una diretta presa di conoscenza delle possibilità offerte dal costruendo canale navigabile Milano-Cremona-Po e dal già costruito porto interno di Cremona, nella prospettiva di realizzazione di una grande linea di trasporto fluvio-marittimo sul seguente itinerario: Milano-Cremona-Venezia-Bari-Taranto per una lunghezza complessiva di circa 1.300 km.

L'incontro si è articolato in due fasi ben precise: nel 1° giorno la visita alle strutture già realizzate e nel 2° lo svolgimento di incontri e relazioni in ordine anche alla prospettiva impostazione di una iniziativa di armamento a capitale misto privato e pubblico sulla già indicata linea Milano-Taranto.

Nella prima giornata i partecipanti all'incontro sono stati salutati, nella sede dell'Amministrazione Provinciale, dal Presidente della Provincia Manfredi, il quale ha tenuto a sottolineare fra l'altro l'importanza e il significato dell'incontro stesso.

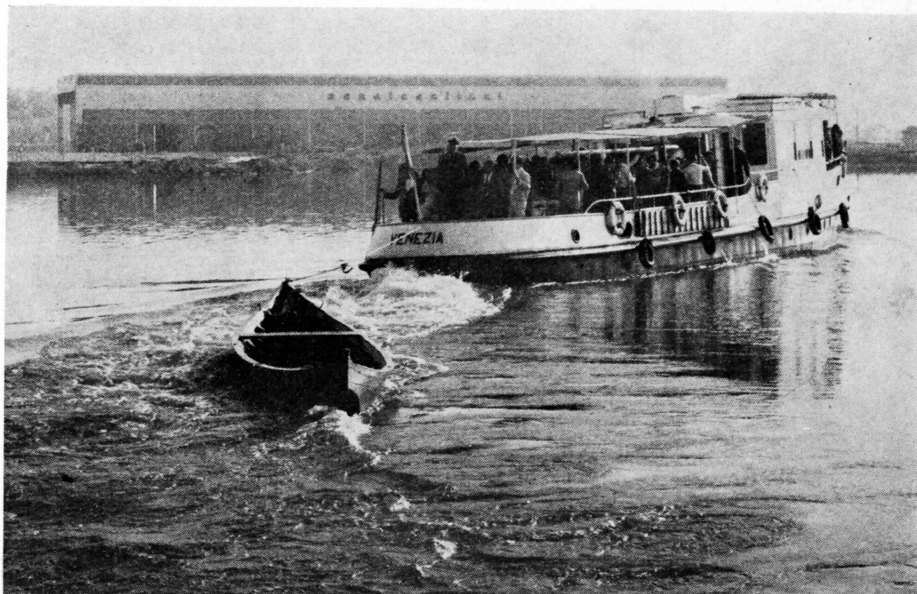
In particolare — ha detto Manfredi — è necessario ricondurre il problema della realizzazione del canale Milano-Cremona-Po ai suoi termini

più autentici: il canale infatti rappresenta il punto terminale di una grande via di comunicazione in grado di integrare e completare l'economia del nord del Paese con quella del sud. Ecco allora che cade la consueta polemica che vuole la contrapposizione fra investimenti nel nord e investimenti nel sud, per lasciare spazio ad un più articolato discorso programmatico che veda gli investimenti finalizzati ad una integrazione delle due economie; in questo quadro assume una nuova dimensione anche lo stesso discorso meridionalistico che deve svilupparsi non tanto nel senso di dar vita ad una continua serie di iniziative di tipo assistenziale, quanto deve essere invece indirizzato a creare occasioni di feconda collaborazione fra l'economia del sud in cerca di possibilità

di decollo e l'economia del nord tesa a realizzare un indispensabile decentramento.

Al saluto del Presidente Manfredi è seguito l'intervento del dott. Giuseppe Fossati, Consigliere del Canale Navigabile, che ha parlato anche a nome del Presidente Bassetti. Fossati ha detto, fra l'altro, che gli investimenti in corso per il canale e il porto di Cremona possono essere visti come contributo nella creazione di infrastrutture di trasporto aventi rilevanza non solamente settoriale, ma con una più vasta portata di carattere nazionale.

I partecipanti all'incontro si sono successivamente trasferiti nella zona del Porto fluviale dove si sono imbarcati sul battello Venezia che dopo aver percorso l'intero porto e il primo tratto di canale, fino all'altez-



Il battello Venezia con a bordo i partecipanti all'incontro mentre sta imboccando il Canale. Sullo sfondo il complesso industriale della Navalcantieri.



Il tavolo delle autorità si notano: il presidente Bassetti, il sindaco Zanoni, il presidente Manfredi e i senatori Lombardi e Formica.

za di Spinadesco, è poi ritornato in Po da dove si è diretto alla volta di Casalmaggiore; in tal modo è stato possibile anche accertare le concrete possibilità di navigare lungo il percorso del Po.

Nella giornata successiva l'incontro si è svolto nella sede del Municipio di Cremona dove il Sindaco dott. Zanoni, nel rivolgere il saluto della Città, ha posto in rilievo la validità

di una saldatura di interessi fra nord e sud del paese. Oggi la Puglia così come le altre regioni del sud d'Italia — ha soggiunto Zanoni — giustamente aspira a collegarsi con il nord per potenziare le sue pur valide strutture industriali; questa aspirazione trova un importante riscontro nella necessità, per il nord, di ricercare nuovi e importanti sbocchi per la sua economia oggi estremamente concentrata e congestionata.

Il Presidente della Regione Lombardia Bassetti, nella veste anche di Presidente del Consorzio del Canale, ha esordito dicendo come oggi il dialogo nord-sud trovi una nuova e più idonea possibilità di sviluppo se realizzato attraverso l'operante realtà costituita dalle Regioni: esse saranno in grado di ricercare i mezzi validi per la realizzazione di più fruttiferi rapporti tra nord e sud del Paese. In questo senso la Lombardia sente vivo l'impegno di operare per il superamento dello storico dualismo nord-sud proprio attraverso la creazione di nuove e valide occasioni di incontro sui temi dello sviluppo economico.

Prendendo a sua volta la parola il dr. Fossati ha illustrato il significato e le prospettive connesse alla creazione dell'asse di navigazione Milano-Bari-Taranto che può servire un importantissimo flusso di traffici fluvio-marittimi capaci di rispondere, oltreché alle necessità delle economie regionali, anche alla più ampia prospettiva di raccordo con i flussi di trasporti idroviari europei.

Il dott. Ugolini, consulente economico del Canale, ha incentrato il suo intervento sulla esposizione dei concreti benefici in termini economici dell'attivazione di una linea di trasporto Po-Adriatico. Tra le cifre presentate al convegno da Ugolini, è importante ricordare che nell'arco di 40 anni, supposto uno stanziamento iniziale di 153 miliardi (necessa-

ri appunto per il completamento dell'asse Po-Adriatico) e con un complesso di costi generali valutati in 912 miliardi, si potrebbero conseguire benefici per un totale di L. 1.366 miliardi; minore sarebbe invece il beneficio qualora il canale non raggiungesse la città di Milano.

A nome del gruppo pugliese ha quindi preso la parola il senatore Formica, Vice Presidente della Commissione Bilancio del Senato. L'oratore ha esordito dicendo che molti passi avanti si sono registrati dal momento in cui si contrapponevano in termini rigidamente campanilistici gli interessi del nord con quelli del sud del Paese: questa maniera nuova di impostare i problemi si è realizzata anche grazie al concretarsi di due fatti importanti di natura politico-amministrativa, le riforme e le Regioni. È in questa prospettiva che si imposta il discorso di « realizzare lo sviluppo degli equilibri » proprio perché non è più il caso di proseguire nelle sterili contrapposizioni di principio, mentre è necessario verificare praticamente le volontà di ordine alle cose che si possono congiuntamente realizzare. Di queste cose da portare avanti insieme una è senz'altro l'iniziativa di costituire una società armatoriale costituita da Enti locali e consortili del nord e del sud, per la gestione della già richiamata linea di traffico fluvio-marittima partente da Milano. Centro di smistamento terminale di questa linea sarà il porto di Bari che verrà nel frattempo rapidamente ampliato anche per questa nuova prospettiva. Il

senatore Formica ha concluso rallegrandosi vivamente per l'iniziativa dell'incontro ed auspicando un sollecito proseguimento della stessa per rendere immediatamente operanti gli auspicati collegamenti fra le due Regioni.

Sono successivamente intervenuti altri oratori che si sono soffermati su alcuni problemi generali e particolari del porto interno di Cremona fra questi il comm. Piacenza che ha portato l'appoggio degli industriali cremonesi all'iniziativa armatoriale, ricordando come proprio a Cremona sia già sorta una importantissima struttura: la Navalcantieri, adibita alla costruzione e riparazione dei natanti fluviali.

Nel dibattito sono intervenuti ancora: il dott. Angiolillo, direttore generale del Consorzio del porto di Bari, che ha svolto un intervento sui problemi connessi ai costi di trasporto e il Presidente della Camera di Commercio di Bari, dott. Morfini, che si è particolarmente soffermato sul problema relativo al genere di natante fluvio-marittimo che si dovrà costruire per il trasporto delle merci secche.

Il Presidente della Comunità Padana delle Camere di Commercio, Senatore Lombardi, ha tenuto anch'egli a sottolineare come l'incontro sia stato necessario soprattutto per superare una serie di atteggiamenti polemicici che aveva trovato riscontro a livello parlamentare e di governo soprattutto nella fase di studio e di realizzazione del settore del programma nazionale connesso ai temi dei

trasporti. Successivamente Lombardi ha trattato alcuni problemi di natura tecnica attinenti la sistemazione del fiume Po e la determinazione di eventuali pedaggi da applicare sul canale. Ha parlato ancora il Presidente del Consorzio Cremonese di Navigazione interna, prof. Orioli, che ha richiamato tutti ad uno sforzo unitario al fine di far procedere congiuntamente il discorso della politica idroviaria.

In chiusura ha preso la parola nuovamente il dott. Fossati che ha dichiarato di potersi rilevare con soddisfazione la positività del Convegno che era stato in grado da una parte di derimere definitivamente sospetti e polemiche certamente non produttivi sotto nessun profilo e dall'altra parte di accertare la volontà comune di dar vita, in tempi brevi, ad una concreta iniziativa che non potrà che apportare positivi risultati per entrambe le Regioni interessate alla stessa. Prima di concludere il dott. Fossati ha indicato delle date presumibili sulle quali impennare tutte le iniziative necessarie per dare il via al più presto alla realizzazione della prospettata iniziativa armatoriale.

L'incontro si è concluso con una visita dei Convenuti alla sede della Borsa Merci della Camera di Commercio dove il Presidente della stessa, ing. Loffi, ha porto il saluto ed ha dichiarato la completa e totale adesione del suo Ente all'iniziativa portata avanti dal Consorzio del Canale.

LE NOSTRE RICHIESTE AL MINISTRO LL.PP.

In occasione dell'inaugurazione dell'autostrada Piacenza-Cremona-Brescia avvenuta nella mattinata dell'11 novembre scorso il Ministro dei Lavori Pubblici, on. avv. Salvatore Lauricella, che aveva partecipato come ospite d'onore alla cerimonia dell'inaugurazione dell'autostrada, è stato invitato dagli Amministratori cremonesi ad un incontro che si è tenuto presso la sede della Provincia nel pomeriggio del medesimo giorno. Erano presenti alla riunione parlamentari, amministratori e rappresentanti politici del centro-sinistra: il Presidente Manfredi nel ringraziare il Ministro per la sua venuta a Cremona ha voluto sottolineare la situazione generale socio-economica del territorio cremonese e le richieste di intervento, da parte dello Stato, necessitanti al fine di creare delle possibilità di ripresa soprattutto per le zone più depresse della provincia. La memoria illustrata dal Dr. Manfredi e presentata al Ministro Lauricella partiva dall'esame della situazione socio-economica della provincia: la popolazione residente nella provincia è in continua diminuzione, nel decennio 1951/1961 essa è stata di 30.656 unità; nel periodo 1961/1970 l'ulteriore diminuzione è stata di 14.602 abitanti. La fuga dalle campagne unita alla mancanza, all'interno del territorio provinciale, di sufficienti posti di lavoro nel settore industriale e terziario danno la spiegazione di questo esodo massiccio che ha portato in un ventennio la popolazione a subire un gravoso depauperamento delle sue forze migliori ed un aumento — certamente patologico — della popolazione residente non attiva.

Si è sempre connesso il tema della mancanza di una solida struttura industriale al secolare isolamento del cremonese che lo ha posto fuori da tutte le direttrici di traffico e di sviluppo che si sono via via determinate all'interno della Lombardia e più generalmente nel nord del Paese.

Da qui il discorso sulla indifferibile necessità di massicci investimenti di carattere infrastrutturale capaci di togliere il cremonese dal denunciato isolamento creando valide occasioni di localizzazione industriale; in particolare queste le richieste nostre:

Il porto interno di Cremona e il canale Mi-Cr-Po: il primo grosso sforzo degli Enti Locali cremonesi è stato quello di creare una infrastruttura di trasporto, a condizioni di assoluta economicità nei confronti dei tradizionali sistemi di trasporto su gomma e su rotaia, collegata con la parte più produttiva dell'intera regione lombarda e cioè Milano. Que-

sto investimento doveva e deve nelle intenzioni dei cremonesi consentire favorevoli occasioni per insediamenti commerciali soprattutto lungo l'asta del canale e nel porto interno di Cremona. Purtroppo gli sforzi fino ad oggi effettuati dagli Enti locali cremonesi e dal Consorzio del canale, anche se per gli stessi gravosissimi (più di 7 miliardi di lire già spesi), non sono valsi a risolvere il problema essendo mancato il determinante ed obbligatorio finanziamento dello Stato. Si rischia in tale modo di rendere improduttivi gli investimenti ormai effettuati e già suscettibili di immediata utilizzazione (il porto di Cremona ne è chiara dimostrazione) *L'autostrada transpadana:* la recente decisione di porre mano al progetto di triplicazione delle corsie dell'Autostrada del sole ripropone con argomenti ancora più probanti la necessità di realizzazione di una linea di traffico stradale alternativa alla



L'incontro in Provincia: da sinistra il ministro Lauricella, il presidente Manfredi, il sindaco e il vice-sindaco di Cremona.

« Autosole » e cioè la Transpadana. È infatti di tutta evidenza che il provvedimento di triplicazione delle corsie sulla « Autosole » non risolve certamente il problema della saturazione di questa autostrada (almeno nel suo tratto Milano-Bologna), ma non fa altro che differirlo solamente di qualche anno. In termini di costo inoltre la soluzione di creazione di una nuova autostrada comporta, a ben calcolare, investimenti di poco superiori rispetto alla soluzione di ampliamento dell'Autosole in quanto le due opere verrebbero fatte: la prima in zone prettamente agricole e la seconda in zone altamente industrializzate e quindi con i costi di esproprio dei terreni notevolmente diversificati nei due casi.

La richiesta del nuovo Ponte sul Po: si tratta anche in questo caso di dare il via alla realizzazione di una infrastruttura capace di togliere dall'isolamento una grossa fascia della « Bassa cremonese » che, in termini di autentico esodo, ha visto negli ultimi decenni le popolazioni fuggire da zone isolate e tagliate fuori da ogni linea di sviluppo (a pag. 19 della rivista si è trattato ampiamente proprio delle motivazioni portate dalle Amministrazioni Provinciali cremonese e parmense a sostegno della richiesta del Ponte sul Po fra San Daniele e Roccabianca).

Nuova sede ITIS a Crema: accanto alle richieste di intervento specifico nel settore delle infrastrutture viarie e di trasporto, si colloca la richiesta di aiuto dallo Stato nel settore della scuola proprio perché la realizzazione del nuovo Istituto Tecnico Industriale a Crema richiama la necessità di una partecipazione dello Stato in forma altrimenti più consistente di

quanto non sia avvenuto per la costruzione dell'ITIS a Cremona che ha visto grande assente lo Stato nella partecipazione della realizzazione di una così importante e finanziariamente gravosa opera.

Il Presidente Manfredi ha altresì dedicato una parte della sua relazione al Ministro a quella che è stata negli anni passati l'attività dell'ANAS in provincia di Cremona lamentando come, anche in questo settore, lo Stato abbia limitato la sua presenza a pochi e ridotti interventi, quasi sempre di carattere marginale e in ogni caso non tali da determinare un effettivo miglioramento della rete viabilistica statale che attraversa la provincia.

Ecco pertanto che da parte dei cremonesi non si può fare a meno di avanzare richieste di più incisiva e determinante presenza da parte dell'ANAS in particolare ai fini di una sollecita realizzazione delle seguenti opere stradali:

1. ampliamento e sistemazione della SS. 415 « Paultese » fra il km 50,000 e il km 63,000. Allargamento del ponte sul fiume Adda della predetta statale;
2. tangenziale di Soncino e Orzinuovi sulla SS. 498 « Soncinese » e sulla SS. 235 « di Orzinuovi ». Sistemazione della SS. interessante l'abitato di Casalmorano;
3. completamento e allargamento della SS. n. 10 « Padana Inferiore » con particolare riferimento all'abitato di Piadena;
4. tangenziale Sud di Crema sulla SS. 415 « Paultese »;
5. circonvallazione ovest di Casalmaggiore sulle SS. n. 343 « Asolana » e SS. n. 358;

6. completamento tangenziale esterna di Cremona. Variante alla SS. n. 10 « Padana Inferiore ».

Concludendo la sua relazione il dott. Manfredi ha richiamato l'attenzione del Ministro particolarmente sugli ingenti sforzi finanziari realizzati dagli Enti Locali cremonesi negli ultimi decenni per interventi che molto spesso erano configurati come interventi suppletivi di fronte alla perdurante assenza dello Stato.

Il Ministro Lauricella ha preso quindi la parola dando atto agli Amministratori cremonesi di una notevole capacità di presenza e di incisività in una situazione certamente non favorevole e contrassegnata da rilevanti carenze strutturali: l'iniziativa dei cremonesi è tanto più meritoria in quanto gli stessi non si sono adagiati in uno sterile attendismo nei confronti dello Stato ma hanno posto mano con coraggio e intraprendenza alla soluzione dei loro problemi.

È per questo, ha soggiunto il Ministro, che noi oggi possiamo assicurare il nostro impegno di attenzione nei confronti delle richieste formulate in questa sede dal Presidente Manfredi richieste che, dovranno naturalmente trovare una opportuna collocazione nel più vasto ambito della programmazione regionale e nazionale, ma che non possono certamente essere accantonate o poste in sotto ordine. Successivamente il Ministro ha sollecitato alcune delucidazioni ulteriori in ordine alle esigenze rappresentate nella relazione del dott. Manfredi, ascoltando in merito anche il parere e le osservazioni di alcune dei partecipanti all'incontro.

provincia nuova



BIMESTRALE DELLA
AMMINISTRAZIONE
PROVINCIALE
DI CREMONA

annate 1971 - 72 - 73 - 74