

L'ALLEANZA ANTI-ISOLAMENTO

«Cremona deve contare di più»

Francesco Buzzella, presidente dell'Associazione Industriali, apre il dibattito sullo sviluppo del territorio
«Paghiamo l'inefficienza infrastrutturale: servono nuove opere e bisogna sistemare quelle esistenti»

di **MAURO CABRINI**

■ A lanciare il sasso nello stagno, con l'obiettivo chiaro di agitarne le acque il più possibile, era stato **Matteo Casoni**, referente storico di InOrario, il comitato che si batte per i pendolari cremonesi della linea per Milano. Incontrato il sindaco **Gianluca Galimberti** la scorsa settimana, aveva avanzato la sua proposta, condivisa dal primo cittadino, a tutto il sistema Cremona: «Partendo dai guai di noi pendolari – il suo appello – allarghiamo il raggio delle considerazioni e stringiamo un'alleanza istituzione che ci consenta di avere voce più forte sul tema delle infrastrutture per contrastare l'isolamento».

Invito rivolto a tutti: istituzioni, categorie, imprenditori, politica, associazioni e sindacati.

Il primo a raccogliarlo, dal suo osservatorio privilegiato, è il presidente dell'Associazione Industriali, **Francesco Buzzella**. Che non usa mezzi termini nell'indicare a tutti la rotta da seguire, puntando subito e per prima la Regione.

«Già da tempo sosteniamo che nell'agenda di Regione Lombardia la nostra provincia è il tema delle infrastrutture del nostro territorio debbano tornare ad essere fondamentali. Sono decenni che combattiamo per avere risposte concrete sulle vie di collegamento, in grado di risolvere la questione d'isolamento che sta diventando un problema non solo per la mobilità ma anche per l'attrazione di investimenti. Quindi la prima considerazione è quella di continuare con il serio confronto che abbiamo iniziato con il presidente **Attilio Fontana**, che si è detto positivo sull'idea di sviluppo che la Regione, ma anche il Governo centrale, hanno rispetto al nostro territorio».



Il presidente dell'Associazione Industriali di Cremona, Francesco Buzzella

Nello specifico nodo delle infrastrutture, come evidenziato dal Masterplan Ambrosetti, il gap dell'inefficienza sfiora i due punti percentuali del Pil locale e quindi una stima di 160 milioni di euro l'anno.

«Le infrastrutture sono elemento imprescindibile e principale fattore abilitante per lo sviluppo di un sistema territoriale – non ha dubbi nell'individuare la priorità, Buzzella –. E aggiungo che non stiamo parlando solo delle strutture che permettono lo spostamento di persone o la movimentazione di merci, ma anche di tutti quei servizi per i cittadini e imprese che costi-

tuiscono la base per la tenuta sociale del territorio, ossia servizi postali, bancari e assicurativi, assistenziali. E poi anche ospedali, case di cura e infrastrutture come la rete a banda larga e i servizi di e-government. Quanto più è elevata la dotazione di infrastrutture, tanto più un territorio è capace di rispondere alle esigenze dei mercati e alle evoluzioni della società. La provincia di Cremona, anche per via del suo posizionamento geografico e della sua evoluzione storica, è sempre stata circondata da vie di collegamento strategiche (a Nord, Ovest e Sud), tuttavia

senza essere mai stata al centro di un processo di forte sviluppo industriale, come quello, ad esempio, che ha interessato l'area del triangolo industriale Milano-Genova-Torino. Così facendo la dotazione di infrastrutture economiche del territorio cremonese è tra le più basse della Lombardia. Basti pensare che Cremona è in terzultima posizione tra le province lombarde, con un gap del 60% rispetto alla media regionale. Questi sono dati quantomeno preoccupanti». E ad oggi, dopo anni di confronti, studi ed analisi, rimangono le difficoltà. Croniche. Le ricorda, Buzzella: «Non

abbiamo risposte sulla navigabilità del Po, dove le potenzialità di valorizzazione potrebbero essere elevate: è un dato di fatto che solo il 7,1% del totale delle merci che vengono trasportate attraverso il sistema idroviario padano – veneto afferisce al porto di Cremona, mentre oltre il 72% ricade sotto competenza dei porti fluviali mantovani. Non abbiamo chiarezza rispetto al collegamento con Mantova (autostrada o riqualificazione della strada provinciale) e soprattutto i nostri collegamenti ferroviari diventati davvero imbarazzanti e paradossali. Tutti i giorni infatti leggiamo di ritardi, inefficienze ed inadeguatezze dei vagoni ferroviari. Eppure il territorio vanta una posizione strategica al centro della Pia-

nura Padana, sul confine tra Lombardia ed Emilia Romagna, delimitato dal fiume Po e il porto di Cremona è il porto fluviale più a Ovest della Pianura Padana, al centro dell'area più pro-

« Collegamenti ferroviari imbarazzanti Ora si faccia chiarezza rispetto al quello con Mantova »»

dottiva del Paese, che conta un terzo del Pil nazionale. Siamo riusciti con soddisfazione ad attivare e dar seguito ai Tavoli per la Competitività, di cui uno dedicato proprio alle infrastrutture. La funzione che noi riconosciamo a questi tavoli è soprattutto quello di permetterci un'azione di lobby collettiva e consolidare una forza negoziale territoriale che singolarmente non abbiamo. Aggiungo in ultimo che accanto alla definizione di nuove opere infrastrutturali c'è la partita delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria di ponti, strade e viadotti che rappresentano un

tema altrettanto importante ma sul quale non deve esistere dibattito in quanto si tratta di interventi che devono essere garantiti».

Con una azione decisa ed efficace finalizzata a colmare, nel più breve tempo possibile, il gap infrastrutturale del territorio.

«Perché solo così si possono generare importanti benefici per tutta la collettività. Le stime Ambrosetti – Buzzella torna al Masterplan – ci dicono che, se si considera il costo per la realizzazione delle opere necessarie a risolvere queste inefficienze in circa 1,9 miliardi di euro, questo investimento si ripagherebbe in soli 12 anni di continua inefficienza infrastrutturale. E la realizzazione delle opere infrastrutturali origina ricadute

positive di carattere economico su un territorio e, in particolare, genera un effetto moltiplicativo sul Pil: per ogni euro investito si genera un valore pari a 1,4 euro entro il

primo anno di partenza dei cantieri e di 2,4 euro entro il quarto anno. Applicando questo modello alla provincia di Cremona e assumendo di poter intervenire su tutti gli adeguamenti infrastrutturali prioritari per il territorio, al 2023 gli investimenti previsti potrebbero determinare un impatto cumulato fino a 4,6 miliardi di euro sul Pil provinciale, generando così un circolo virtuoso di crescita diffusa a più settori economici».

Chiara, l'analisi di Francesco Buzzella. Dibattito riaperto. Si attendono contributi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA