

Ass. "Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano"

IV° Strada n°3 Zona Industriale 35129 Padova tel. 347 8665730 www.idroviapadovamare.org

Il Governo progetta un'Assicurazione obbligatoria sugli immobili per le zone a rischio idraulico? (da Libero 20 nov.)

Il vice-ministro Nencini ha confermato che vi sono stati colloqui tra il Governo e le Compagnie Assicuratrici per consentire a proprietari di negozi e case di stipulare contratti a copertura di eventi disastrosi per calamità naturali. Il premio dovrebbe essere parzialmente detraibile per il Fisco. Il costo medio che l'ANIA propone è intorno a 75€ per un appartamento medio. In realtà la maggioranza delle Compagnie oggi accetta il rischio solo per danni da eventi atmosferici (grandine, fulmini..) e pochissime quelli provocati da alluvioni. Per un appartamento da 100 mq, ed una copertura per 500.000€ qualcuna è disposta a stipulare un contratto il cui premio varia molto da luogo a luogo e da piano a piano. Per un appartamento a Milano chiede 300€, a Roma 344€. I costi salgono per i piani terra di: Genova 475€, Alessandria 519€, Reggio Emilia 923€, Aquila 1670€, Messina 1721€. (Ndr. Insomma: un'altra tassa obbligatoria, ben più consistente, per qualcosa che dovrebbe essere garantito da quella che già paghiamo per i Consorzi Bonifica?)

CONFRONTI



Questa è la diga olandese di Maeslantkering quale sbarramento antitempesta allo scopo di mantenere i porti di Rotterdam e di Anversa facilmente accessibili. Quando fu evidente che le dighe originariamente progettate non erano abbastanza alte per proteggere la popolazione, venne deciso di edificare una diga mobile. Le enormi porte sono in realtà dei pontoni galleggianti che possono essere inondati d'acqua in modo da affondare e formare così solide barriere. Una volta scongiurato il pericolo, vengono nuovamente svuotati pompando via l'acqua e collocati in uno spazio isolabile. Il funzionamento della diga viene gestito mediante un sistema computerizzato. La costruzione iniziata nel 1991 e terminata nel 1997 è formata da due cancelli semicircolari in acciaio, alti 22 m e lunghi 210 m, uniti rispettivamente a 237 m di tralicci triangolari anch'essi in acciaio che formano due braccia. Costo 450 mln di euro.

(Ndr. Invece le paratie del Mose finora installate sono già corrose. Fabbriate in lamiera zincata e non in acciaio inox, perché costava troppo alla banda Galan-Mazzacurati-Chisso, ora dovranno essere rimosse-riverniciate ogni anno, invece che 5 come previsto. I costi di manutenzione, preventivati intorno a 40 mln/anno, vanno quindi moltiplicati per cinque.)

500.000 containers ogni anno vanno in Nord Europa e non passano in Italia

Da tempo la logistica nel nostro Paese è in mani: tedesche (Deutsche Post, Db-Schenker), olandesi (Tnt), francesi (Geodis, Nd Logistic), svizzere (Hupac). Chi decide le vie che le merci devono prendere non ragiona secondo schemi in difesa degli interessi nazionali. Se ad esempio un terminalista straniero decide che è più redditizio sbarcare un container in un porto marocchino piuttosto che a Gioia T., la conseguenza è la cancellazione dello scalo calabro. Ogni anno almeno 500.000 teu, che potrebbero passare attraverso scali italiani, vengono dirottati o intercettati da porti nord europei, facendo perdere allo Stato: traffici, opportunità economiche e incasso di tasse per circa 2 mld. (Ndr. ecco perché gli investimenti nel settore preferiscono rivolgersi a mercati dove c'è grande dinamismo: Turchia, Marocco e Russia, prima della crisi ucraina)

VARIE

Trasporti eccezionali

Mediamente in un anno a Venezia sono movimentati 900 colli eccezionali dal peso totale di 80mila tonnellate, il valore dei pezzi imbarcati a Venezia si aggira attorno ai 700/900 milioni l'anno.

(Ndr. se fossero trasportati su chiatte, non rovinerebbero le strade, non rallenterebbero il traffico e se ne potrebbero produrre di più e più grandi.)

Crollo dei noli navali

Il crollo dei prezzi pagati per l'affitto di navi "bulk dry", che trasportano merci varie (carbone, grano, acciaio, soia, zucchero, cemento, minerali...), passato da 160.000 \$/giorno del 2008 agli attuali 10.000\$/g è un serio indice del rallentamento delle grandi economie mondiali. La Cina in primis.

(Ndr. Non c'è dunque da attendersi una ripresa per il 2015, come invece favoleggia qualcuno a Roma.)

Incidenza costo del lavoro per container movimentato

Genova 95 euro, Venezia 85, Anversa 58, Algeiras 38 euro. Eppure c'è qualcuno che a Roma si batte contro la costruzione del Terminal off shore: la vice-segretaria del Part. Dem. e responsabile nazionale per le infrastrutture del partito del pres. Renzi: la sig.ra Debora Serracchiani.

(Ndr. così facendo toglierà alla nostra idrovia una delle sue funzioni economiche, trasportistiche ed occupazionali)

La Corte dei Conti francese e l'Alta Velocità ferroviaria (dal Sole 24 - 24 ott.)

Il margine operativo lordo dei Tgv (treni francesi AV) è passato dal 29% del 2008 al 12% nel 2012, dice la corte dei Conti francese. Se consideriamo che il costo al km per l'AV è stato di 50 mln nel tratto Milano-Torino, contro una media europea di 10-15 mln..... una riflessione sui nuovi tratti va fatta. In una recente audizione in parlamento anche il pres. delle FS - M. Messori - ha affermato che i costi per la Torino - Lione non sono ben chiari e troppe voci sono rimaste indefinite.

(Ndr non sarebbe meglio valorizzare la via d'acqua del Po?)

Confronti navigazione interna.

In altri Stati della Comunità Europea: l'IVA per la navigazione non supera l'8%; le accise sono esenti per tutte le vie d'acqua interne; gli incentivi per la navigazione sono di milioni di euro e le flotte fluviali vengono rimodernate con aiuti economici anche del 100%. In Italia invece: solo per quest'anno il Governo ha messo a disposizione, ovvero a fondo perduto, 400 mln per il settore autotrasporto, per cui da 8 anni a questa parte - qualsiasi sia stata la maggioranza di Governo - possiamo dire che i camionisti hanno incassato benefici per circa 5 mld di euro sotto varie forme, mentre anche il settore ferroviario è crollato. *(Ndr i nostri politici predicano il rispetto dell'ambiente, ma poi finanziano il più costoso e inquinante modello di trasporto. Ma in questo modo alterano i costi e rendono quello navale meno competitivo, violando il senso una direttiva europea contro gli aiuti di Stato)*

Camionisti italiani e ditte estere

In Italia per far camminare un tir si spendono 21.000 euro/anno in più di un'impresa slovena o greca; 12.000 in più di una spagnola. Una penalizzazione a cui vanno aggiunti i costi di assicurazione, RCA, bolli, spese di revisioni.... Differenze che si fanno sentire. Ecco perché i trasporti su gomma effettuati da imprese nostrane nel periodo 2007-12 sono crollati del 26,6%, mentre quelli svolti da imprese estere sono cresciuti del 18,2%.

(Ndr detto in altre parole: se costruiamo nuove autostrade, magari in project financing come la Mestre-Orte-Civitavecchia, non solo le pagheremo più care, ma ci faremo correre ditte di trasporti non italiane e ci ammalaremo per l'aria più inquinata. Gli uomini politici che sostengono ancora questo modello di sviluppo - e sono a destra come a sinistra - vanno fermati. Le vie d'acqua interne e lungo costa NON sono un optional)

Via la gente dalle zone a rischio idrogeologico

(Stampa 30 ott.)

D'Angelis, capo task force del Governo "Italia Sicura", sostiene che trasferire la gente dalle zone a rischio costa meno che pagare i danni. Basta rincorrere le emergenze e poi contare le vittime. Un fondo per la de-

localizzazione verrà istituito e incentivi sono previsti da un Piano d'interventi nazionale che verrà presentato a breve dal Governo. In una graduatoria tra Giappone e Afganistan siamo più vicini al secondo. Siamo il Paese - ha continuato - che spende 1,7 mld per l'Expo di Milano e non una lira per il fiume Seveso che potrebbe allagare tutta l'area fieristica. Sono 15 le città metropolitane a rischio sismico e/o idrogeologico, con 11 mln di italiani in pericolo. Il pres. dell'Ordine dei Geologi ha aggiunto che occorre una legge per la difesa del suolo, che non sia sotto il controllo del Min. Ambiente, ma preveda invece progettazioni compatibili, ovvero per ogni intervento sia calcolata e quantificata l'interazione sul territorio e la sua risposta davanti a pesanti eventi meteorologici. Anche i cittadini devono muoversi. Se scendono in piazza contro inceneritori e discariche, devono capire che anche il dissesto minaccia la loro salute.

(Ndr purtroppo però il Governo con lo "Sblocca Italia" ha ridotto e semplificato le procedure per nuove costruzioni e favorito di fatto nuovi disastri)

A rischio i traffici nei porti italiani

(Sole marzo 14)

Solo tre scali (Genova, Trieste, La Spezia) sono oggi in grado di ospitare navi da 18.000 containers, grazie ai pescaggi delle loro banchine. Solo un terminal genovese ha però le gru adatte. Napoli e Livorno invece sono in difficoltà perché servite da navi fino a 5500 teu (containers da 20 piedi), oggi considerate anti-economiche. Verranno sostituite da navi da 8000 teu, che non possono entrare in quei due scali. In conclusione il futuro dei traffici portuali diventa allarmante per tutto il cluster marittimo italiano (produce quasi il 4% del nostro PIL) ne subirà pesanti conseguenze.

(Ndr alla luce di tutto questo diventa diabolica, ovvero incomprensibile la posizione della sig.ra Serracchiani - attuale pres. della Reg. Friuli, vicesegretaria del Part. Dem. e resp. Nazionale dello stesso per le Infrastrutture - che vorrebbe fosse cancellato il Terminal off shore veneziano. A nostro avviso è una delle soluzioni più convenienti alla nostra geografia e storia, proprio per la possibilità di usare i fiumi e canali che penetrano in profondità nella pianura padana. E la nostra idrovia è uno di questi.)



Una fantascientifica e un po' inquietante ruota in acciaio alta 24 metri, capace di sollevare delle intere chiatte e battelli carichi di passeggeri è la Falkirk, una delle attrazioni della Scozia. Consente alle imbarcazioni di superare il dislivello tra Forth and Clyde (vicino Edinburgo) e Union Canal e accedere al Roughcastle Tunnel. <http://www.thefalkirkwheel.co.uk/> Della serie: gli altri Paesi progrediscono.