

LA CISPADANA AUTSTRADALE, IL PARADOSSO E IL COME SALVARE CAPRA E CAVOLI

Nei giorni successivi allo scoppio del bubbone sulle *grandi opere* che ha interessato anche l'autostrada Cispadana si è levato un coro di voci che ribadivano la necessità di procedere comunque alla realizzazione dell'opera. Comprensibile, ma non giustificabile, reazione viste le parole spese in tutti questi anni ma alla domanda di come si potesse procedere stante la evidente presenza di "personaggi" così poco raccomandabili la risposta del Presidente di Confindustria Emilia-Romagna è stata: "*si caccino fuori questi disonesti e poi si può ripartire*". Stessa risposta, con identiche parole, mi è stata data da una Dirigente sindacale della CGIL.

Il paradosso è che proprio cacciando "questi disonesti", che sono più di quel che si pensi, viene messa a rischio l'autostrada perché verrebbe a mancare la "struttura" che fino ad ora a permesso l'avanzare di questo sciagurato progetto. "Struttura" indispensabile nei prossimi passaggi che sono: la risoluzione nel Consiglio dei Ministri del controverso parere positivo della V.I.A. del Ministero dell'Ambiente (tutto da verificare viste le evidenti pressioni politiche esercitate da "questi disonesti") con il parere negativo del Ministero dei Beni Culturali. Il subentro da parte dello Stato sulla competenza regionale dell'opera. Il reperimento del denaro per la costruzione dell'autostrada stante il fallimento del tentativo in *Project Financing*. L'eventuale inserimento dell'opera, per aggirare il parere C.I.P.E., nell'elenco della *Legge Obiettivo*.

Tutti passaggi, a ben vedere, che sono resi più difficili, se non impossibili, dall'eventuale assenza di "questi disonesti".

Come fare allora per "salvare capra e cavoli" ? (rimanere nella legalità dando la risposta che il territorio attende da troppo tempo di una viabilità locale decente senza sprecare denaro pubblico): l'unica ipotesi percorribile è quella di posizionare persone di buon senso al posto di "questi disonesti" (non c'è bisogno di luminari della politica o dell'economia), avere l'umiltà di ammettere l'errore del progetto autostradale ritornando al progetto interprovinciale del 2004 già in parte finanziato (2 corsie per ogni senso di marcia), che nel frattempo ha visto la realizzazione di altri tratti viari, completare le tratte mancanti la cui realizzazione verrebbe a costare meno dell'impegno finanziario della Regione nella realizzazione dell'autostrada (179 milioni di euro), molto meno dell'impegno finanziario della Regione per la realizzazione delle Opere Complementari richieste dai Sindaci e sottoscritte da Peri (300/350 milioni di euro), infinitamente meno della realizzazione dell'autostrada con soldi interamente pubblici (1 miliardo e 308 milioni di euro stime al settembre 2013). Se poi i costi per il completamento del progetto del 2004 dovessero essere ancora proibitivi per le casse pubbliche nulla osta a tornare al progetto di interprovinciale ad una corsia per ogni senso di marcia come la tratta di Mirandola, quella di Finale Emilia, quella da Sant'Agostino a Ferrara rimandando l'eventuale raddoppio a momenti migliori, ma contemporaneamente impegnandosi ad elaborare un progetto di intermodalità gomma/ferro nei nodi strategici di Mirandola (ferrovia Bologna/Verona/Brennero) e Ferrara (ferrovia Bologna/Padova-Venezia), la interconnessione con il porto di Ravenna (nota per Pattuzzi che ritiene impossibile entrare con i vagoni ferroviari alla Gambro: che si vada a vedere quanto realizzato dalla Kerakoll nel distretto ceramico sassolese, dove lui è stato sindaco e dalla Barilla, per spostare le merci dalla gomma al ferro !).

Il tutto andrebbe a vantaggio del territorio dal punto di vista economico, viario, paesaggistico, di sicurezza idro-geologica e di inquinamento atmosferico. Porterebbe lavoro per la realizzazione della strada interprovinciale, dei nodi di intermodalità e del potenziamento della linea ferroviaria Ravenna-Ferrara-Poggio Rusco-Suzzara-Parma-La Spezia. Lavoro nel lungo periodo per la gestione della intermodalità in tutto il territorio vasto interessato.

Non è certo facile realizzare tutto questo ma con serietà e buona volontà sono alte le probabilità di successo confidando nell'uso della intelligenza umana !

Silvano Tagliavini

P.S.: in questi giorni il C.d.A. di A.R.C. (al 51% di Autobrennero al cui interno l'83" è in mano pubblica) ha rinnovato la fiducia al suo Presidente Pattuzzi. Cosa scontata anche per la sostanziale inutilità decisionale del ruolo ricoperto. Per contro l'eventuale sfiducia sarebbe stata una ammissione della presenza di un "sistema" di interessi politico-economici sul progetto autostradale perlomeno di dubbia limpidezza.