

Da giorni il tam-tam dei fautori dell'autostrada trasmette incessantemente un messaggio dal duplice significato: ai convinti favorevoli la rassicurazione che si farà, ai convinti contrari che nulla oramai si può fare per bloccare il progetto. Alla base di tutto c'è la trasformazione in azienda totalmente pubblica della Autobrennero a cui dovrebbe seguire la nuova assegnazione trentennale della concessione di gestione della A22 e a seguire la realizzazione dell'autostrada Cispadana con annessi e connessi. Semplice no ????

Guardiamo invece come stanno realmente le cose:

La completa trasformazione in società pubblica della Autobrennero, ora all'85% di EE.PP., per avere la concessione trentennale senza gara come da Direttiva Europea n° 23 del 2014 comporta l'acquisizione del restante 15% dai privati.

I privati a quale prezzo venderanno la loro quota ?

E con quali soldi verranno acquistate le quote ?

Se i soldi verranno da altri privati (!?) ci saranno nuovi debiti da lasciare ai posteri ?

Se verranno da una qualche forma pubblica saranno potenzialmente aiuti di stato e l'Europa sarà d'accordo ? e poi comunque sempre soldi nostri !

Se non si attingerà alle forme sopra citate dovranno essere risorse interne ma con inevitabili nuovi tagli ai servizi, quali ? Di grazia, è possibile saperlo ?

Ipotizzando che l'operazione vada in porto, i comunicati dicono che sarà più facile procedere alla realizzazione dell'autostrada ma sappiamo che la Società A.R.C., dove Autobrennero detiene il 51%, non ha capitali sufficienti dunque:

Ci saranno capitali provenienti dal *Project financing* anche se questa forma di finanziamento dalla stipula del contratto (2008) non ha ancora dato risultati ? Ma se anche si trovassero questi capitali come sarebbe possibile restituirli in tempi congrui visto che il transito veicolare previsto, e relativi pedaggi, sono stati drasticamente ridimensionati rispetto alle previsioni iniziali ? Il piano finanziario non è ancora stato approntato, ci troveremo davanti ad una nuova BRE.BE.MI ?

Se si trovassero capitali pubblici ancora una volta sarà un aumento del debito da lasciare ai posteri, ma non si era detto che l'opzione autostradale non comportava esborso di denaro dei contribuenti ? (senza considerare che la Regione comunque si è impegnata per 179 milioni di euro per l'autostrada e per 350 milioni per le opere complementari che farebbero arrivare il costo complessivo dell'operazione a oltre 2 miliardi di euro mentre il progetto di strada a scorrimento veloce arriverebbe ai 200 milioni circa). Ma ai cittadini sarà chiesto il parere su questa nuova situazione ?

Ma se anche si trovassero i capitali come la mettiamo con il progetto ? C'è da ricordare che a febbraio 2015 la V.I.A. del Ministero dell'Ambiente ha licenziato il progetto ma con ancora due prescrizioni e con il parere contrario del Ministero dei Beni Culturali. La questione è sul tavolo del Governo che in un anno non ha ancora trovato la "quadra".

Ma se anche si risolvesse il problema dell'autostrada Cispadana, come siamo messi con la trasformazione della Ferrara mare in autostrada ? altri soldi pubblici ? e l'utenza che oggi la usa, in particolare per recarsi all'ospedale CONA senza intasare la viabilità ordinaria, cosa farebbe dopo ?

Ma se anche si risolvesse il problema della Ferrara mare una volta arrivati a Porto Garibaldi essendo tramontato il progetto autostradale Mestre-Orte per arrivare a Ravenna tutto il traffico, in particolare quello merci, andrebbe di nuovo sulla vecchia Romea ? Oppure si va a realizzare il tratto autostradale Porto Garibaldi-Ravenna ? Con quali soldi, sempre quelli pubblici o facciamo nuovi debiti ?

Ma se anche venisse superato questo ultimo ostacolo, che senso ha costruire una nuova autostrada da Reggiolo verso Ferrara, dove parallelamente corre già una ferrovia, mentre da Reggiolo verso Parma la Regione, in accordo con il Governo, ha scelto di realizzare la Cispadana strada ex-urbana e potenziare la ferrovia che vi corre accanto ?

E' allora chiaro che questo incessante tam-tam serve più che altro a vendere la pelle dell'orso prima ancora d'averlo catturato.

Sapendo che l'orso siamo noi e la pelle che vogliono vendere, o hanno già venduto, è la nostra !