

## CISPADANA - IL PUNTO DELLA SITUAZIONE A NOVEMBRE 2015

Carissim\* tutt\*

Di seguito ho cercato di fare il punto della situazione alla luce di una serie di elementi delle ultime settimane ed in particolare le scelte fatte dalla Regione a fronte della richiesta di Delrio di indicare le priorità in fatto di infrastrutture trasportistiche. Già in altre occasioni ho messo in evidenza alcuni di questi passaggi ma oggi mi preme farlo cercando di metterli in relazione per chiarire quanto più possibile il quadro generale relativamente al sistema trasporti nella nostra regione che inevitabilmente interessa anche con i territori confinanti.

### AUTOBRENNERO CONCESSIONE A22.

Oramai risaputo, ma in questi giorni sono apparsi nuovi articoli sulla stampa locale, che è stato siglato un accordo tra lo Stato e gli Enti Pubblici locali presenti nella società Autobrennero per arrivare ad acquisire, da parte di questi ultimi, il restante 15% di azioni in mano ai privati. Questo per arrivare ad avere la Autobrennero totalmente pubblica e potere così avere la gestione *in house* della A22 come da regolamento europeo sulle concessioni autostradali (cioè il rinnovo automatico della concessione senza gara). Se anche la cosa è legittimata da regole europee rimane dal punto di vista politico una “porcata”, inoltre rimane ancora un mistero di come, e dove, gli EE.PP. interessati trovino le risorse finanziarie per (ri)comprare, in molti casi, le azioni ora in mano ai privati (ulteriore indebitamento ? tagli ai servizi ?) che secondo una logica di mercato venderanno cara la “pelle” o meglio ancora faranno accordi per cedere le azioni in cambio di altri “favori” nel prossimo futuro. Rimane comunque da valutare la regolarità della gestione *in house* da parte di una Società, la Autobrennero, che ha oltre il 20% di presenza in altre Società partecipate come A.R.C.- Cispadana, AutoCs-Bretella Campogalliano-Sassuolo, STR-Brennero Trasporto Rotaia S.P.A. (vedi posizioni di Ivan Cicconi e Anna Donati)(da valutare inoltre la vicenda del secondo valico ferroviario del Brennero e del suo finanziamento da parte di Autobrennero).

### AUTOSTRADA CISPADANA (E FERRARA MARE) SITUAZIONE

L'eventuale rinnovo della concessione faciliterebbe il percorso attuativo delle due arterie autostradali, al contrario la Autobrennero avrebbe molte difficoltà a mantenere gli impegni nelle due Società (ARC e AUTOCS) e in particolare in ARC visto anche il recente fallimento di CoopSette (19,30% in ARC). Da non dimenticare la vicenda del *Project financing* dato come soluzione al finanziamento della costruzione dell'autostrada (inizialmente 991 milioni di euro il restante (179 milioni di euro) a carico della Regione per un totale di 1,170 miliardi di euro aggiornato a 1,308 miliardi di euro a ottobre 2013, chi paga la differenza ?) che di fatto non è decollato visto il diniego di grandi gruppi finanziari. Come si ricorderà a questo proposito nel D.L. “SbloccaItalia” è presente uno specifico articolo, il 5bis, che prevede(va) il passaggio dallo 01/01/2015 della competenza sull'opera dalla Regione allo Stato (dove viene previsto l'impegno finanziario della Regione e nulla a carico dello Stato) cosa evidentemente non ancora avvenuta a tutto oggi. Nella scelta delle priorità la Regione ha mantenuto l'autostrada Cispadana, scelta che ha un senso solo se viene confermata la trasformazione in autostrada dell'attuale *Ferrara mare* e la realizzazione della E55 (Mestre-Ravenna) almeno nel tratto Porto Garibaldi-Ravenna. Da ricordare anche che l'opera ha avuto il via libera (VIA del 16/01/2015) con prescrizioni (n° 2 - non è dato sapere il contenuto delle prescrizioni) dal Ministero dell'Ambiente ma il parere contrario del

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali. Il progetto “giace” da quella data presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri che deve dirimere il contrasto tra i due Ministeri.

#### TI.BRE/CISPADANA DA PARMA AL CASELLO DI REGGIOLO ROLO

La richiesta di Delrio di attuare un drastico taglio delle opere autostradali previste ha comportato da parte della Regione la scelta di abbandonare, in parte, il progetto TIBRE.. La Regione ha scelto di confermare il 1° lotto e rinunciare al 2° (pochi chilometri nella nostra Regione) ripiegando, per raggiungere comunque la A22, sul progetto di Cispadana a scorrimento veloce dal termine del 1° lotto (11 km dall'incrocio della CISA con la A1) al casello di Reggio e prevedendo il potenziamento della tratta ferroviaria da Parma a Poggio Rusco (sulla Brennero). Con questa scelta viene implicitamente ammesso che il corridoio ferroviario è funzionale alla soluzione del trasporto di persone e merci in alternativa a quello autostradale e si realizzerebbe in gran parte quel “collegamento dei due mari” (Adriatico-Tirreno) ipotizzato nel PRIT al quale mancherebbe solo il potenziamento della tratta Poggio Rusco-Ferrara. Per questo è necessario un dialogo stretto con le forze politiche e i movimenti che sia del parmense che del ferrarese che del ravennate.

#### BRETELLA CAMPOGALLIANO – SASSUOLO.

Seppure confermata dalla Regione come strategica l'opera, vista la situazione di Autobrennero, arranca. Rimane da parte di molti, in particolare di Legambiente Modena, la disponibilità alla realizzazione del tratto Campogalliano-casello autostradale Modena nord accompagnata dalla realizzazione di un sistema di gestione del traffico merci in “piattaforme” con punti di interscambio e con l'utilizzo del nodo ferroviario di Marzaglia (per ulteriori informazioni vedi anche <https://it-it.facebook.com/NoAllaBretellaCampogallianoSassuolo>) ma l'assoluta contrarietà al tratto Modena-Sassuolo perché un doppiante dell'attuale superstrada il cui uso è al 50% della sua potenzialità, perché il volume di materia prima e conseguente prodotto finito è fortemente ridotto rispetto ad alcuni anni fa (dati del Comprensorio ceramico), perché andrebbe ad interessare un delicatissimo tratto del Secchia.

#### E55 – ORTE MESTRE

Ancora prima che Delrio chiedesse alla Regione di definire le priorità, lo stesso Ministero l'aveva dichiarata troppo onerosa. Rimane il tema del tratto Porto Garibaldi-Ravenna che è funzionale alla realizzazione di quella alternativa al Passante Nord di Bologna pensato dalla Regione. A questo momento nulla è definito ma bisogna sempre ricordare che, proprio in previsione di una possibile bocciatura dell'intera opera, l'allora Assessore Peri si preoccupò di richiederne l'attuazione in occasione del Convegno promosso nel 2013 (autunno) dalla Provincia di Ferrara (Presidente Zappaterra ora Consigliere regionale) a Ferrara. C'è la necessità di unire la nostra battaglia con quella del Comitato contro la E55 (Romea), dove è presente anche Legambiente, perché sia contrastata la realizzazione di questo tratto.

## PASSANTE NORD DI BOLOGNA

Fin dall'inizio la stessa Società Autostrade per l'Italia, che ha la concessione della A1, ha più volte dimostrato la sua contrarietà all'opera perché costosa e non certo portatrice di nuovi introiti. E' di questi giorni l'ennesimo ribaltamento della situazione del Passante Nord. Da anni è in atto lo scontro tra i Sindaci (PD) della cintura bolognese che vedrebbero il passaggio del Passante sui loro territori e il Sindaco di Bologna Merola (PD) appoggiato dal Governo. Improvvisamente, sicuramente per scopi elettorali, lo stesso Merola ha dichiarato la sua contrarietà alla soluzione Passante Nord e una rivisitazione delle varie ipotesi riguardanti il tratto autostradale interessato e la tangenziale bolognese che lo affianca e questo ha fatto arrabbiare Delrio che in una nota ha ribadito il fatto che sull'intera opera decide il Governo (alla faccia della partecipazione dei cittadini alle scelte che riguardano il loro territorio). Proprio le "balzane" soluzioni tecniche in campo fanno capire che ci sarà un nulla di fatto e che sempre di più l'alternativa "Passante Nord" alla fine sarà la Cispadana autostradale con tutto il resto come descritto precedentemente ("Può essere considerata perciò come un'alternativa all'asse centrale del corridoio via Emilia (A1/A14)" dal sito della Regione <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/strade/sezioni/autostrada-regionale-cispadana> da dove si evince con chiarezza, per coloro che ancora oggi credono che i bambini li porta la cicogna, che fin dall'inizio ci hanno raccontato balle, balle che tutt'ora i Sindaci interessati continuano a coprire).

## CONSIDERAZIONI FINALI

Come avrete capito tutte le opere citate hanno *un filo rosso* che le lega insieme. Nella speranza di non avervi annoiato ma piuttosto di avere sollecitato la vostra curiosità, vi chiedo di mantenere alta l'attenzione su tutte opere sopra elencate. Nei primi mesi del 2016, spero entro febbraio (doveva tenersi in novembre ma è stata rinviata per problemi organizzativi), si dovrebbe tenere a Cento, a cura del locale Circolo Legambiente, una iniziativa con confronto tra le esigenze del territorio centese (altri territori hanno le stesse problematiche) e la vicenda Cispadana con la presenza di importanti relatori alla cui conclusione dovrebbe essere dimostrata la inutilità della soluzione autostradale mentre sarebbe doveroso, per tutte le componenti politiche ed economiche, valutare attentamente le proposte che da molti anni le singole realtà presenti nel Coordinamento prima ed il Coordinamento unitariamente poi, vanno proponendo: la realizzazione di un asse viario di strada urbana a scorrimento veloce (di fatto la realizzazione dei tratti mancanti con un notevole risparmio economico che si può ipotizzare in oltre un miliardo e mezzo di euro) che escluda il passaggio del traffico nei centri abitati e che serva realmente i territori attraversati, il potenziamento dell'asse ferroviario per lo spostamento di persone e merci di passaggio nella nostra Regione, la salvaguardia della salute dei cittadini e del paesaggio.

Mi attendo, da voi che mi leggete, che correggiate eventuali inesattezze e colmiate eventuali lacune.

Grazie,

Silvano