Novi di Modena 17/04/2015

Come argomentato solo pochi giorni fa sulle dichiarazioni di Donini ad un incontro con la Commissione Trasporti della Regione Emilia Romagna e al facile entusiasmo riscontrato sul non inserimento della Cispadana autostradale nell’elenco di Delrio delle opere finanziate dallo Stato (l’opera non può essere presente perché è ancora di competenza regionale) e della esclusione anche della Orte-Mestre dalla stessa lista ritengo opportuno elencare alcune considerazioni in merito all’articolo apparso sul Corriere della Romagna a proposito della Cispadana e del suo intreccio con le vicende della E55/E45 in primis ma anche con la Ferrara mare, con la Nuova Nogara mare, con la TI.BRE. e la Valdastico sud. Il tutto con anche il coinvolgimento del Porto di Ravenna.

Non è da oggi che vengono espresse perplessità a livello statale sulla opportunità di procedere alla realizzazione, visti i costi, della E55, tanto che nell’autunno del 2013, in occasione di un convegno promosso dalla Provincia di Ferrara e in cui erano presenti Peri e l’allora Sottosegretario ai Trasporti, lo stesso Peri chiese pubblicamente al Sottosegretario che nel caso di non realizzazione dell’intera opera si procedesse almeno alla realizzazione del tratto Porto Garibaldi-Ravenna. Tratto indispensabile per “chiudere” l’anello A22/Cispadana/Ferrara mare/Ravenna/Cesena/A14 ed aggirare il “nodo” di Bologna con il Passante nord sempre più in pericolo. La realizzazione del tratto Porto Garibaldi-Ravenna è indispensabile per giustificare la scelta Cispadana autostradale e la trasformazione in autostrada chiusa dell’attuale Ferrara mare che finirebbero altrimenti sulla Romea già ora con problematiche di traffico.

A tutto questo si deve aggiungere il tema della Nuova Nogara mare con la volontà da parte della Regione Veneto di completare e trasformare il tratto esistente collegandola alla A22 a Nogarole Rocca e alla costruenda E55 ad Adria con l’ulteriore collegamento Valdastico Sud ipotizzato dal Capogruppo della Lega Nord in Consiglio regionale Alan Fabbri ((Dire) bologna, 2 apr. - "Un nuovo collegamento tra emilia-romagna e veneto grazie al prolungamento dei tracciati di adduzione alla cispadana". E' la proposta lanciata oggi dal capogruppo alan fabbri e dal consigliere leghista stefano bargi (lega nord) in commissione trasporti in regione, dove il carroccio ha 'chiamato' l'assessore raffaele donini affinchè riferisse sui risvolti dell'inchiesta sulle grandi opere. "Abbiamo ricevuto conferme- riportano fabbri e bargi in una nota- sull'inserimento della bondeno-pilastrello tra le opere di adduzione inserite nel piano finanziario, ma riteniamo che sia strategico prolungare il tracciato fino al veneto, con l'obiettivo di 'agganciare' la valdastico". Su questo punto "registriamo le aperture espresse dall'assessore donini e mi auguro che anche il presidente bonaccini sia sensibile e disponibile a collaborare con il governatore del veneto", conclude fabbri.)

Se poi a questo aggiungiamo l’interesse della Lombardia, e di nuovo dell’Emilia Romagna, alla realizzazione della TI.BRE. da Parma a Nogarole Rocca (e tramite la Nogara mare siamo di nuovo sulla E55) e dell’ipotizzato “collegamento dei due mari” presente nel PRIT 2010-2020 della Regione (Porto di Ravenna-Porto di La Spezia) ci si può rendere conto della “potenza di fuoco” politico che queste tre Regioni possono esprimere nei confronti del Ministero perché “almeno” il tratto Mestre-Ravenna venga realizzato.

Infine il Porto di Ravenna di cui verrebbe decretata la “morte” commerciale se collegato tramite “gomma” alla rete autostradale nazionale ed europea invece che un collegamento ferroviario ora solo potenziato nella tratta Ravenna-Ferrara. Da questa scelta ne deriva la possibilità di Ravenna di rimanere a pieno titolo nel consorzio portuale formato con il Porto di Mestre e di Trieste avvantaggiati dall’avere alle loro spalle la direttrice ferroviaria est-ovest padana e competere ad armi pari anche nel progetto europeo Adriatico-Baltico nonché quello marittimo Adriatico-Egeo di cui capofila è la Regione.

Capisco che il quadro illustrato possa essere di non facile comprensione ai più ma solo con una visione di territorio vasto è possibile capire ed eventualmente prevenire mosse di un ceto politico, trasversale, che ritiene ancora strategico per l’economia (senza peraltro darne mai i termini di valutazione) un piano di “grandi opere” autostradali mentre un numero sempre grande più autorevoli economisti ne denunciano l’inutilità.

Una considerazione finale: la cancellazione della Orte-Mestre dall’elenco delle opere finanziate dallo Stato è un grande bluff di cui l’articolo del Corriere di Romagna non è che un piccolo assaggio.

Silvano Tagliavini

del Coordinamento cispadano NO autostrada.