

## **LEGA NORD: CONSIGLIO REGIONALE ALAN FABBRI A FAVORE CISPADANA Di Silvanop Tagliavini – Coordinamento cispadano No Autostrada**

Alcuni quotidiani locali di venerdì 3 aprile 2015 hanno riportato la posizione della Lega Nord sulla Cispadana autostradale espressa dal Capogruppo nel Consiglio regionale Alan Fabbri. Una posizione contrastante con quella tenuta dalla stessa Lega Nord negli anni.

Per capire i motivi di questo improvviso cambiamento si può provare a decifrare quelle che sono le istanze in atto in un quadro di possibili accordi sottobanco per cui, come diceva il “Divo” Andreotti, pensando male si farà pure peccato ma spesso ci si prende:

- 1) la Regione ha bisogno del massimo consenso possibile sull’opera per potere fare pressione sul Governo che a sua volta si trova a dovere scegliere tra la posizione espressa dal Ministero dell’Ambiente, favorevole con prescrizioni, e il Ministero dei Beni Culturali, parere negativo.
- 2) Il Governo deve anche decidere cosa fare sulla competenza, ora regionale, visto l’Art. 5bis dello “Sbloccaitalia” che ne prevede il passaggio allo Stato senza ulteriori aggravii finanziari in considerazione anche del fatto che la parte di capitale previsto con Project financing è di fatto inesistente con il serio rischio che il tutto si trasformi in un totale ed enorme finanziamento pubblico con l’inserimento dell’opera nella Legge Obbiettivo.
- 3) in questo panorama l’appoggio della Lega Nord è fattore di ulteriore pressione politica e garanzia di assenza di opposizione in ambito parlamentare.

### **Cosa si aspetta la Lega Nord in cambio ?**

Per rispondere a questa domanda bisogna tornare indietro negli anni (2004) al momento in cui Autobrennero S.p.A. si dichiarò disponibile a sostenere una delle due nuove opere autostradali ipotizzate nel territorio medio-padano e in diramazione dalla A22: la Cispadana in corrispondenza del casello di Reggiolo-Rolo e la “Transpolesana” (prolungamento verso Ovest della Nogara mare) in corrispondenza di Nogarole Rocca. Ebbe la meglio la Cispadana con l’abbandono di Autobrennero della Transpolesana il cui iter attuativo è però continuato negli anni fino ad arrivare al Bando Pubblico per l’assegnazione. C’è da precisare che in quel momento le due arterie erano progettate come strade di categoria “C” e solo nel 2006 la Cispadana è passata autostrada come la “Transpolesana è diventata un tutt’uno autostradale con la Nogara mare (2011).

A questo punto l’ipotesi più realistica è che una volta definita la competenza della Cispadana (da regionale a statale) e raggiunto l’obbiettivo finanziario (finanziamento totalmente pubblico visto il Project financing andato deserto) la Lega Nord del Veneto si farà sotto perché la Nuova Nogara mare (Transpolesana+Nogara mare) abbia lo stesso trattamento finanziario della Cispadana (in ambedue i casi la versione ufficiale parla di copertura finanziaria da parte di privati ma la cosa è totalmente priva di fondamento) e a quel punto il PD darà il proprio appoggio a livello regionale e statale per aiutare i “compagni” veneti.

Ma c’è un altro motivo per una alleanza tra i Partiti nelle due Regioni: la Orte-Mestre o almeno il tratto tra Mestre e Ravenna indispensabile per intercettare le due opere sulla costa adriatica.

Il tutto, ancora una volta, senza uno straccio di logica economica, trasportistica ed ambientale vista anche la vicinanza delle due arterie praticamente parallele a pochi chilometri una dall’altra. Ma gli affari sono affari e anche due acerrimi nemici come il PD e la Lega Nord sono disposti a fare accordi pur di soddisfare le aspettative imprenditoriali di chi li sostiene politicamente e finanziariamente.

**6 aprile 2015**