

L'AUTOSTRADA » NEL PROGETTO CHE TAGLIA LA BASSA

Cispadana, due varianti ma nessuno se n'è accorto

Nel modenese il tracciato cambia a Finale avvicinandosi alle case di via per Cento e cambia a Novi per schivare l'antico "castrum". Pochi giorni per le osservazioni

La delibera del Consiglio dei Ministri

Durante il Consiglio dei Ministri i due ministeri (Ambiente e Cultura) secondo la delibera che quasi nessuno ha potuto vedere "hanno individuato condizioni condivise su gran parte delle criticità rilevate e hanno inoltre concordato che le varianti del tracciato progettuale volte a preservare il castrum di Novi e l'ansa del fiume Panaro siano sottoposte alle preventive verifiche ambientali all'uopo previste dalla normativa, integrando a tal fine la valutazione ambientale».

Considerato che le posizioni contrapposte fra il ministero dell'Ambiente e dei Beni e attività culturali sono da riferire unicamente al tracciato in prossimità del Comune di Sant'Agostino e della frazione di San Carlo... ribadendo che la scelta operata dalla commissione tecnica di verifica di impatto ambientale prevede che il tracciato autostradale in prossimità del confine di Sant'Agostino sia spostato a nord della frazione di San Carlo... delibera di fare propria la posizione del Ministero dell'Ambiente...».

«Delibera inoltre di prendere atto che il Ministero dell'Ambiente ha condiviso la proposta del Ministero dei Beni culturali di spostare il tracciato in corrispondenza del sito archeologico castrum di Novi e dell'ansa del fiume Panaro, con l'obiettivo di preservare entrambe le aree e pertanto, di fare proprio che, sulla base di quanto emerso in istruttoria, la società Arc - Autostrada Regionale Cispadana spa - presenti due distinte varianti progettuali da sottoporre alle verifiche ambientali, integrando la valutazione ambientale in corso».

Due varianti alla Cispadana, l'autostrada da un miliardo e mezzo di euro, che impatterà decine di migliaia di persone e taglierà a metà il cuore dell'agricoltura della Bassa, per far spazio al progresso e allo sviluppo industriale.

Una variante a Novi, per schivare un antico "castrum" reso evidente dagli studi archeologici. E una variante a Finale, che comporterà un rilevante avvicinamento dell'autostrada al capoluogo, soprattutto al nucleo abitato di via Per Cento, oltre che ad Alberone.

Eppure di questa doppia variante, nel modenese, ad un progetto che per alcuni è una disgrazia da industrialismo preistorico e per altri è la manna dal cielo del futuro, nessuno - o quasi - sapeva niente.

Un bel niente. Perché la gente - anche "altolocata" - si è accontentata dell'annuncio profetico di inizio anno, quello del Governo che aveva "sbloccato" l'autostrada. E invece non era esattamente così. Anzitutto perché dietro c'è un braccio di ferro che è durato mesi, in sostanza tra un Ministero dell'Ambiente più in linea con il resto del Governo e il Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo più "resistente", le cui valutazioni hanno stroncato sul nascere il progetto, con pesanti rilievi sull'impatto paesaggistico, cementizio e idromorfologico.

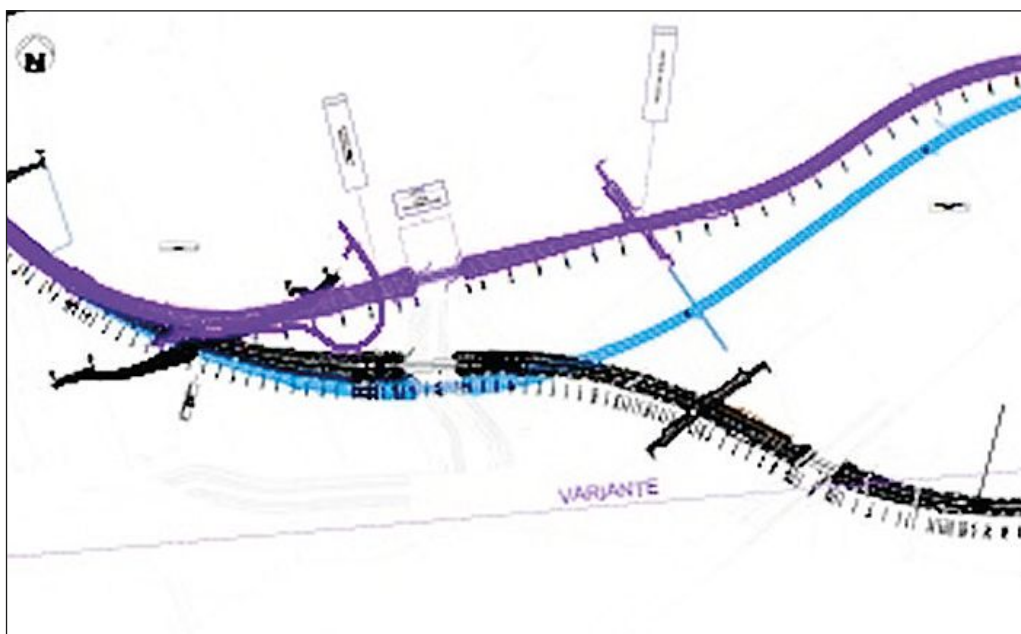
Il braccio di ferro il Governo il 10 febbraio lo ha in effetti risolto a favore del cemento (detto anche sviluppo). Ma con una serie di prescrizioni - almeno in questa fase - che deluderanno le speculazioni dei costruttori di capannoni che hanno già acquisito da tempo i terreni. Circostanza - pure questa delle acquisizioni "profetiche" - sulla quale non si è mai voluto studiare a fondo.

E, tra altro, ecco l'approvazione delle due varianti.

Una per risparmiare l'antico "castrum" di Novi, l'altra anche per evitare di infilare il viadotto dell'autostrada sopra al punto più pericoloso di Finale, la dop-



A sinistra l'area dove passerà la Cispadana a ridosso delle case a Finale. A destra il tratto tra Concordia e Novi dove è prevista un'altra variante



Il progetto a Finale: l'autostrada si divarica, in viola la nuova versione

pia curva del Panaro, con le sue problematiche di rischio idraulico. Viadotto a sei corsie, perché se è vero che oggi ne sono previste due per senso di marcia e la corsia di emergenza, la Cispadana che viene raccontata fuori dalla Bassa (dove si parla invece di sviluppo locale, di migliore

viabilità e di rilancio post sisma) servirà a deviare il traffico dall'autostrada del Sole e a collegare un domani l'Europa dell'Est al Mediterraneo occidentale. Con le inevitabili e adeguate corsie. Una spinta che "sacrifica" ogni ostacolo locale (gli odiati comitatini...) e che

suggerisce inevitabilmente di non parlare troppo, finché il gatto non è nel sacco. Quindi, fatte le debite e formali comunicazioni in spazi e contesti che sfuggo-

GUARDA SUL SITO LA FOTOGALLERIA www.gazzettadimodena.it

IL PUNTO

Comunicati di legge ma non può bastare

La legge è stata rispettata. Ma la sostanza della comunicazione è che è fallita, e che come spesso accade stavano per trascorrere i termini per dare la voce alla gente "normale" senza che la gente lo sapesse. Al momento in tutti i siti internet (non parliamo degli albi pretori, anche quelli inadeguati) che dovrebbero spiegare bene la questione appare solo l'osservazione di un cittadino di Alberone, rivolta alla commissione di via del Ministero dell'Ambiente. Una mail, semplice, nella quale l'alberonese chiede un po' grossolanamente di bocciare il nuovo progetto.

no alla gente (i comitatini) nessuno ha detto chiaramente che l'iter della Via è ripartito. Che il progetto è stato pubblicato sull'ermetico sito del Ministero. E che dal 18 marzo c'erano 60 giorni per le osservazioni. Ne sono già passati 33. Sapevatelo...

Alberto Setti

LA PROTESTA

Solo ad Alberone se ne sono accorti e c'è dibattito

L'unico Comune dove si sono accorti, solo inseguito alle proteste dei cittadini di Alberone, che ci sono state le varianti e sta per scadere il tempo delle osservazioni è a Cento. Il sindaco-candidato sindaco Lodi si è impegnato in assemblea a difendere le ragioni dei cittadini, anche se è ben noto quanto in realtà si sia speso per fare la Cispadana. Articolazioni della politica, tese in questo caso a non modificare il progetto. D'altra parte si pensi come la Lega Nord si è sempre battuta contro la soluzione autostrada, e ora il suo leader locale ne è un gran fautore...

LA VARIANTE A FINALE

Il vicesindaco: «Non lo sapevo»

Lisa Poletti, da poco dimissionaria, veniva impattata dal progetto

FINALE

Nelle pubblicazioni fatte fare un mese fa su due giornali locali il 18 marzo scorso - elemento indispensabile per far decorrere i termini delle osservazioni che scadranno il 15 maggio - la società Arc del presidente Pattuzzi precisa che «al fine di agevolare la consultazione della documentazione progettuale ne è stata trasmessa copia in formato digitale anche a tutte le province e i comuni interessati».

Ma a Finale diciamo che è molto difficile trovare traccia



L'assessore Lisa Poletti

di questa variante che, incide pesantemente sul territorio e su tante proprietà.

Al punto che non ne sapeva nulla neanche il vicesindaco fresca dimissionaria Lisa Poletti, che pure era impattata dalla

prima versione del progetto. Poletti, che è titolare di una azienda agricola e sta ricostruendo la casa terremotata, ora avrà l'autostrada sul fondo dei vicini. «Non sapevo nulla di questa variante, di certo vivere in campagna, gestire una azienda agricola e ritrovarsi un'autostrada davanti a casa non è il massimo».

In una Finale distratta dai noti eventi, per capire questa situazione di silenzi e di mezzi misteri la minoranza (Boetti) ha presentato una interrogazione, all'ordine del giorno del consiglio comunale di stasera.

NOVI

Deviazione di 4 chilometri e il muro all'orizzonte resta

NOVI

Stessa ignoranza sulla variante anche a Novi. Dove in municipio qualcuno ha provato a dire che la pubblicazione della variante ai fini delle osservazioni non era obbligatoria. E dove Legambiente ha interpellato la presidente del Consiglio, che a quanto risulta è caduta dalle nuvole (senza farsi male). Il prossimo consiglio comunale è previsto a fine mese. Troppo tardi per informare bene i cittadini sulla Cispadana. Sulla variante del "castrum" - lunga circa 4 chilometri - con lo spostamento di

circa 200 metri a Nord del tracciato (tra San Giovanni di Concordia e Novi), tracciato, che resta comunque in gran parte sopraelevato sulla campagna, di almeno due metri.

Il Governo infatti non ha accolto, se non in modo risibile, il problema sollevato dal ministero "ribelle", ovvero di un "muro" - per di più trasversale al reticolo dei fiumi - che farà scomparire l'orizzonte padano Nord-Sud. L'autostrada poi passerà dietro il caseificio, non interrata. Tutte questioni - pure queste - di cui gran parte della gente non sa proprio nulla.