

## LA CISPADANA AUTOSTRADALE

### E L'INDICAZIONE DI PARTITO "CONTRORDINE COMPAGNI"

Un tempo ci si scherzava su questa affermazione perché era sinonimo di fedeltà incondizionata ad un'ideologia, ma almeno allora c'era una ideologia sociale. Ora ci troviamo nella situazione per cui certe giravolte "ideologiche" sono solo in funzione di interessi particolari.

E' il caso della proposta di questi giorni del Governo agli Enti Pubblici proprietari dell'85% di Autobrennero per rilevare le quote di proprietà privata ed andare ad una concessione trentennale della A22 ad una Società "in house" (società controllata totalmente dal pubblico) ed aggirare così la norma europea che prevede l'obbligo di gara in presenza di soggetti privati nelle Società di concessioni pubbliche con buona pace della "concorrenza" e del "libero mercato" a cui si inneggia un giorno sì e quell'altro pure.

Il blocco politico che governa questi Enti è lo stesso che nell'ultimo decennio ha inneggiato, e favorito, all'ingresso dei privati nella Società pubbliche con quote azionarie sempre maggiori quando non totalmente.

E' lo stesso blocco politico che pochi anni orsono ha proceduto alla vendita di quote azionarie di Autobrennero per fare cassa e che ora si appresterebbe a riacquistarle non certo perché vi sia una abbondanza di liquidità. A che prezzo e con quali soldi non è dato per ora sapere (forse con nuovi tagli ai servizi ? nuovi indebitamenti ?).

E' lo stesso blocco politico che si è ben guardato dall'attuare le scelte referendarie sull'acqua pubblica anzi, proprio in queste settimane nel territorio dove opera AIMAG si sta adoperando per vendere quote ai privati scendendo sotto il 50% e perdendo così il controllo della Società.

E' lo stesso blocco politico che si riempie la bocca di *Project financing*, cioè del privato come toccasana per la costruzione e la gestione in concessione delle "grandi opere" (per la maggior parte autostrade).

Due modi di agire contrapposti sulla stessa materia, perché ? Cosa spinge questi "luminari della finanza" ad una simile, e stravagante, operazione ? Quali sono i reali obiettivi che si prefiggono ?

Per chi conosce l'iter della concessione della A22, scaduta oramai da due anni, è facile intuire quale è l'obiettivo primario, eludere la gara pubblica per il reale rischio di perderla. L'ex Ministro Lupi, spalleggiato da una schiera trasversale di politici nazionali e locali, aveva fatto carte false per aggirare la norma tra cui anche il tentativo di inserire un passaggio truffaldino nel "mille proroghe" di fine 2013 ma senza successo.

Altro obiettivo. La spada di Damocle che incombe sulla realizzazione dell'autostrada Cispadana è il possibile mancato rinnovo ad Autobrennero della concessione sulla A22. Questo annullerebbe il potenziale finanziario della Società che è parte maggioritaria nell'opera padana (51%) riducendo ulteriormente la capacità di attrarre capitali privati nella sua realizzazione (Banche e grandi investitori che hanno già rifiutato di entrare nell'affare per evidenti difficoltà stando ad un primo Piano Economico Finanziario presentato da A.R.C. di rientro dei capitali investiti). La concessione e i suoi proventi finanziari sono una sorta di garanzia per eventuali investitori senza i quali l'opera non ha speranze di realizzo (sempre che non si decida di finanziarla totalmente con denaro pubblico).

Un'ultima nota che è rivelatrice dell'intreccio perverso tra Politica e affarismo: in occasione di un incontro di un paio di mesi fa con rappresentanti della imprenditoria ferrarese Donini (Assessore regionale ai trasporti) ha dichiarato (dichiarazioni riportate sulla "Nuova Ferrara") che a breve presenterà il nuovo PEF (Piano Economico Finanziario) dell'autostrada Cispadana. O Donini non sa che il PEF dell'opera deve essere presentato dal soggetto vincitore della gara di appalto (ARC in questo caso) oppure sa di manovre già predisposte sulla Cispadana conseguenti all'azione su Autobrennero (51% di ARC).

Tutta l'operazione sopra descritta faciliterà la definitiva approvazione della V.I.A dell'autostrada Cispadana ora ferma al Consiglio dei Ministri per le posizioni discordanti del Ministero dell'Ambiente e quello dei Beni Culturali.

Il riepilogo sin qui illustrato può servire per meglio comprendere in quale quadro si gioca l'intera partita Cispadana. In particolare a quegli elettori che anche nell'ultima tornata elettorale (elezioni amministrative regionali) hanno voluto dare la propria fiducia ad una classe politica a cui di "classe" e di "Politica" è rimasto ben poco.

All'indirizzo

<http://www.provincia.modena.it/page.asp?IDCategoria=6&IDSezione=343&ID=125200>

si può trovare il testo riassuntivo dell'incontro tra Governo ed Enti Pubblici interessati alla vicenda. L'ultimo paragrafo del comunicato è scritto in modo tale da fare sembrare disponibili 550 milioni di euro per il secondo tunnel del Brennero solo se la concessione viene rinnovata ad Autobrennero. Niente di più falso. Nel testo di gara pubblica già predisposta, ma annullata per un vizio di forma (ma guarda il caso !), era espressamente prevista l'assunzione dell'impegno finanziario per il tunnel da parte di chiunque si aggiudichi la gara stessa.

Silvano Tagliavini

del Coordinamento cispadano NO autostrada