

ALCUNI DATI TECNICI:

La Cispadana si configura per la maggior parte della sua estensione (il 57%) con altezza inferiore a 2,5 metri rispetto al terreno, per il 33% con altezze superiori ai 2,5 m, per il 5% in viadotto e per il restante 4% in galleria o in trincea.

Il progetto prevede 4 autostazioni (San Possidonio - Concordia - Mirandola; San Felice sul Panaro - Finale Emilia; Cento; Poggio Renatico) e due aree di servizio (Mirandola e Poggio Renatico). Il casello di Ferrara Sud verrà modificato, per consentire la futura trasformazione della Ferrara-Mare al rango di autostrada a pagamento. La cantierizzazione dell'opera prevede 4 campi base e ben 18 cantieri operativi.

PROMOTORE FINANZIARIO PROGETTO AUTOSTRADA CISPADANA

(Raggruppamento Temporaneo d'Impresa)

mandataria:

AUTOSTRADA DEL BRENNERO Spa

mandanti:

COOPSETTE soc. coop; **IMPRESA PIZZAROTTI & C. Spa**; **Edilizia Wipptel Spa**; **Wipffaler bau**; **Cordioli & c. Spa**; **Oberosler cav. Pietro Spa**; **Mazzi** (impresa generale costruzioni) Spa; **Collini** (impresa edile di costruzioni) Spa; **Consorzio stabile CO.SEAM Srl**; **CR - Consorzio ravennate**

(Sul nostro forum, alla sezione Cispadana, trovate tutti gli indirizzi e maggiori notizie)

Alcune altre ditte legate a vario titolo alla costruzione:

Condotte Spa ed **Astaldi Spa** (tipo di servizio: Progetto Preliminare per Project Financing); **Pro Iter Srl** (ingegneria integrata); **CO.G.&AP Spa** (società che gestisce gli appalti per i tratti ferraresi della vecchia Cispadana).

Alle spese di finanziamento per la progettazione concorrono, oltre agli enti locali, alle provincie e alla Regione, la Camera di Commercio di Modena e quella di Ferrara ed un nutrito gruppo di istituti bancari (Banca Popolare dell'Emilia Romagna; Rolo Banca 1473; Banca Popolare di Verona - Banco S. Geminiano e S. Prospero; Banca Popolare di S. Felice; Cassa di Risparmio di Carpi; Cassa di Risparmio di Mirandola ed altre).

AMMINISTRAZIONE RESPONSABILE:

Regione Emilia-Romagna, Direzione Generale Programmazione Territoriale e Sistemi di Mobilità, Servizio Viabilità - Infrastrutture viarie ed intermodalità.

Indirizzo postale: Viale Aldo Moro 38, 40127Bologna

Direttore generale:

Arch. Giovanni De Marchi

Responsabile del Procedimento:

Ing. Maria Cristina Baldazzi

Tel. (+039) 051 283471/283758/283804

Posta elettronica:

cispadana@regione.emilia-romagna.it

Fax: (+039) 051283459

Indirizzo internet (al file "*corografia generale.jpg*" c'è il tracciato completo della Cispadana): <http://www.regione.emilia-romagna.it/wcm/ERMES/Canali/trasporti/strade/autostrade.htm>

"Il Grido delle ninfee"

È UNA PUBBLICAZIONE A DIFFUSIONE TOTALMENTE GRATUITA...SE TI PIACE E VUOI CONTRIBUIRE ALLA SUA CIRCOLAZIONE FOTOCOPIALA DI TUA INIZIATIVA E DISTRIBUISCI LA DOVE TI AGGRADA...IL TESTO NON È SOGGETTO A NESSUN COPYRIGHT.

Per info: alicezzz@hotmail.com

Consulta ed iscriviti al nuovo forum

www.noalnocivo.forumer.it

(TROVERAI ANCHE GLI ARRETRATI, LE DATE DELLE GENE DI AUTOFINANZIAMENTO E ALTRE NOTIZIE)

il grido delle NINFE

N°9

Gen '09



**BOLLETTINO
ECOLOGISTA
RADICALE**

**CONTRO OGNI
NOCIVITÀ** presente e futura
sul territorio ferrarese



in questo numero: LE INFRASTRUTTURE DEI PADRONI: L'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

È in corso la progettazione di una nuova autostrada che diverrà una delle principali arterie a pagamento dell'Emilia-Romagna, con il passaggio fino ad oltre 50.000 veicoli al giorno! (i dati di flusso del traffico previsti confermano che il "corridoio" cispadano diventerà di fatto di valenza europea, con tutte le implicazioni ambientali connesse).

La nuova autostrada, denominata "Cispadana", sarebbe la prima in Italia realizzata autonomamente da una regione. La Legge Regionale 3/1999 e successive modifiche e quella Costituzionale n°3 del 18/10/2001 assegnano alle regioni rilevanti funzioni nei settori delle infrastrutture e dei trasporti e prevedono la possibilità di programmare, come autostrade regionali, alcune infrastrutture previste dal PRIT - Piano Regionale Integrato dei Trasporti, sulla base di uno studio di fattibilità. Su questa base anche la Cispadana è stata considerata un' "opera infrastrutturale strategica di interesse regionale".

Attraverserà le provincie di Reggio Emilia, Modena e Ferrara, connettendo direttamente l'autostrada A22 del Brennero, in corrispondenza dello svincolo di Reggiolo Rolo (RE), con l'autostrada A13 Bologna-Padova in corrispondenza del casello di Ferrara Sud, per una lunghezza complessiva di circa 67 km, costituendo un'alternativa (così viene spacciata!) per le percorrenze che impegnano le tratte autostradali dell'A14 fra Bologna e le città della costa adriatica e dell'A1 fra Modena e Bologna, tratta quest'ultima che dista solo 30 Km dalla futura Cispadana e su cui sono stati comunque eseguiti i lavori per la realizzazione della 4° corsia.

Secondo il primo progetto, risalente al 1963, e successivamente ripreso dai PRIT del 1986, del 1998 e del

1998/2010 ancora in vigore, la Cispadana avrebbe dovuto essere una normale strada "di servizio e collegamento" tra i vari paesi dell'alto ferrarese e della bassa modenese e ad una sola corsia per senso di marcia ma, ancor prima che questa venga terminata, il 5 luglio 2006 l'assemblea legislativa della Regione Emilia Romagna decide che verrà trasformata in una autostrada, senza però interrompere la costruzione del primo progetto, tutt'ora in corso, che dovrà essere quasi interamente rifatto, vista l'incompatibilità con la nuova infrastruttura a due corsie per senso di marcia, con la possibilità più che probabile di ampliamento per la terza corsia. Sull'autostrada A22 del Brennero sta per essere costruita la terza corsia, cosa che ci fa propendere per un futuro ampliamento anche della Cispadana. Inoltre, gli studi volti a stimare una previsione per la domanda di traffico hanno evidenziato la necessità di prevedere l'ampliamento della carreggiata autostradale e per questo è stato previsto di costruire l'opera già con gli spazi necessari per la terza corsia.

La modifica del progetto comporterà la radicale variazione degli assetti e di tutte le opere nel frattempo costruite (ponti, cavalcavia, cavalcavia ferroviaria, svincoli...), con un notevole incremento di spesa. Se questo è un dato certo per tutti, non sembra esserlo però per gli amministratori pubblici, che non hanno preso minimamente in considerazione la sospensione del vecchio progetto. Lo studio di fattibilità realizzato dalla Regione nel 2006 dichiarava di voler assicurare "quanto più possibile" il tracciato originario già previsto o realizzato. Questa formula del "quanto più possibile", già da sola, ci dice che sarà impossibile mantenere l'assetto originario e che quindi la nuova autostrada verrà costruita sopra al vecchio tracciato (per la gioia delle ditte costruttrici che guadagneranno il doppio per la stessa tratta!). Di fronte all'evidente assurdità di questa situazione sembra chiaro che l'importante non è l'utilità di un'infrastruttura ma il fatto che si continui a costruire e "far girare" l'economia.

Nel frattempo la Regione ha già ottenuto il via libera del Cral (la Conferenza Regione-Autonomie locali), ed ha individuato il raggruppamento di imprese che gestiranno le fasi della progettazione preliminare e della successiva gestione dell'opera (la proposta di Autostrada del Brennero Spa, e cioè il promotore finanziario, è stata dichiarata di pubblico interesse il 27 luglio 2007 mentre il progetto preliminare è stato adottato solo da poco: il 27 marzo 2008) ed ora si aspetta solo l'esito del bando per il progetto definitivo che sarà sottoposto alla VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale che, nel caso della Cispadana, dovrà passare per la Commissione di VIA Nazionale) e per iniziare le fasi della procedura espropriativa.

Successivamente all'approvazione del progetto definitivo, le imprese vincitrici dell'appalto dovranno provvedere allo sviluppo del progetto esecutivo che verrà sottoposto all'approvazione della Regione, poi le stesse potranno iniziare a costruire.

La Regione, per la costruzione e gestione della Cispadana, ha deciso di attuare il metodo del 'project financing' che non fa che dare carta bianca agli industriali, ben lieti di accollarsi l'esecuzione e gestione dell'opera, in cambio del diritto di sfruttamento economico sull'autostrada. I costi di quest'opera sono 1,1 miliardi a prezzi 2006 (e cioè 17 milioni di euro per chilometro!!!). La Regione contribuirà comunque per il 30% al costo complessivo (330 milioni di euro, soldi pubblici a cui vanno comunque aggiunti quelli già spesi dalla Provincia di Ferrara per i lavori della vecchia strada), il restante 70% e' invece a carico di privati, un Raggruppamento Temporaneo d'Impresa con capofila appunto la società Autostrada del Brennero Spa (chiamata in causa per turbativa d'asta dalla Società Autostrada Estense, che ha fatto ricorso per l'esclusione dalla gara d'appalto per la Cispadana), che gestirà l'infrastruttura per quasi 50 anni (49 e 6 mesi, per l'esattezza).

La motivazione con cui viene giustificato il progetto

ormai smascherato. Si è parlato spesso del TAV come l'alternativa all'autostrada, pure quando è palese la menzogna di questo assunto. Tra l'altro la società Autobrennero è anche una delle responsabili del finanziamento del collegamento ferroviario ad Alta Velocità dell'asse Brennero Monaco - Verona e del Tunnel del Brennero, facente parte del Corridoio n°1 che servirà anche esso per le rotte commerciali da e verso il nord Europa, al pari della Cispadana e dell'autostrada A22 del Brennero, dimostrazione che per i piani delle società e del capitale non fa alcuna differenza realizzare autostrade o ferrovie (o qualsiasi altra infrastruttura), visto che possono benissimo ingrassarsi con tutte.

E a proposito di profitti, con la Cispadana Autobrennero intascherà più di 100milioni di euro all'anno dai ricavi dei pedaggi (dopo il primo quinquennio questi saranno inoltre aumentati), senza contare i guadagni connessi alle attività funzionali (aree di sosta, servizi, ecc...) mentre il canone medio annuo che dovrà corrispondere all'amministrazione regionale sarà soltanto poco più di 5milioni (239milioni per tutta la durata della concessione e cioè meno della quota che la Regione avrà stanziato per la Cispadana, se verrà onorato il parametro massimo dei 330milioni). In poco più di sette anni, quindi, Autobrennero rientrerà delle spese sostenute per la costruzione, i restanti 42 anni saranno tutti di utile! Per di più i dati di flusso ipotizzati dallo "studio di traffico" sono stati forniti dalla stessa Autobrennero, quindi è probabile che i guadagni siano anche superiori a quelli calcolati.

Riguardo ai tempi di realizzazione della Cispadana, l'assessore regionale ai Trasporti e alla Mobilità Alfredo Peri ha affermato che i cantieri apriranno entro la fine del 2009 mentre secondo i calcoli fatti la tratta Ferrara Sud - Reggiolo dovrebbe essere pronta per il 2014 (il tempo di esecuzione dei lavori è stato previsto in 54 mesi, decorrenti dalla data di approvazione del progetto esecutivo).

Le persone, i residenti, non conoscono ancora bene il progetto in corso ed è stato detto che i rari momenti di opposizione sono giunti come sempre in ritardo sugli eventi. Strano, se ancora mentre scriviamo perfino gli amministratori di Sant'Agostino (FE), uno dei comuni su cui passerà la Cispadana, richiedono di prendere visione del progetto preliminare, che evidentemente ancora non conoscono! E poi sarebbero gli amministratori a dover informare la gente? Se gli individui lasciano fare i loro comodi ai decisori politici si ritroveranno ad essere informati solamente a cose fatte, quando tutto sarà già stato deciso e siglato da strette di mano e chissà cos'altro (in Italia, ma potremmo ben dire nel mondo, non passa giorno che non scoppi uno scandalo legato agli appalti tra dipendenti pubblici ed imprenditori...è la prassi!).

Fra quanto ci diranno che anche la Cispadana non basterà più a sopportare il flusso di traffico e che servirà costruire un'altra autostrada? Con la logica attuale, che insegue la spirale senza fine dello sviluppo economico, si può sostenere la costruzione di qualsiasi opera, quando invece il processo da fare sarebbe quello inverso e cioè mettere in discussione i valori sociali ed economici per cui è necessaria la realizzazione senza posa di sempre nuove concretizzazioni infrastrutturali.

Gli individui dovranno capire che non è richiedendo l'inserimento di strutture di mitigazione o di protezione acustica o anche siepi e filari per "ricucire il mosaico ambientale" (che cos'è, un puzzle?) che si eviteranno le ricadute negative di opere di questo genere; le cose possono essere combattute efficacemente soltanto se le si comprende, solamente, cioè, dopo avere affrontato le cause della realizzazione di sempre nuove installazioni: il principio dello sviluppo economico sopra ogni altra cosa.

Se poi qualcuno è contento della costruzione della Cispadana perché, come abbiamo sentito dire durante un incontro pubblico, d'estate può andare al mare più in fretta, allora abbiamo a che fare con degli idioti e non vale la pena averci a che fare. Ma se non siete degli idioti, attrezzatevi. C'È UN'AUTOSTRADA DA BLOCCARE!

per ricercare il soggetto privato in grado di finanziare l'opera (l'avviso è avvenuto solo il 1 agosto 2006). Cosa dobbiamo pensare? Non è un caso se, per un giro di appalti truccati, il presidente di Autobrennero Silvano Grisenti ha dovuto rassegnare le dimissioni e l'imprenditore Fabrizio Collini (proprietario dell'impresa Collini Spa, una delle società aggiudicataria della progettazione della Cispadana) sono finiti in carcere, trascinando con sé nello scandalo anche il direttore tecnico di Autobrennero Carlo Costa, l'avvocato Giuseppe Todesca (ex presidente di Tecnofil) ed il governatore di centro-sinistra del Trentino Lorenzo Dellai, che avrebbe percepito finanziamenti e mazzette dietro favori per la concessione di opere pubbliche, nonché altri politici di destra e di sinistra ma anche rappresentanti delle forze dell'ordine, un colonnello dei carabinieri, un giudice del Tar ed un prete.

Ritornando alla Cispadana, la società Autobrennero, come ci si attendeva, si è nel frattempo interessata al prolungamento della Cispadana ad est fino al mare. Il Consiglio di amministrazione dell'Anas nel dicembre di quest'anno ha approvato il Progetto di Finanza (Project financing) presentato dalla cordata con capofila Autostrada del Brennero, per la trasformazione dell'attuale superstrada Ferrara-Porto Garibaldi in autostrada a pedaggio; progetto che sarà messo a gara nei primi mesi del 2009 (quasi certamente sarà la stessa cordata ad aggiudicarsela). L'opera costerà 695 milioni di euro e non prevede l'attuale svincolo di Cona, cosa abbastanza strana, dato che il nuovo Polo ospedaliero è stato costruito a due passi.

Questo progetto permetterà alla Cispadana di collegarsi all'Adriatico, dove la Regione (assieme a quella veneta) prevede la costruzione di un'ulteriore autostrada E55 Mestre-Ravenna-Cesena (la cosiddetta "Nuova Romea commerciale", costo: più di 3 miliardi ed affidata anch'essa a privati. Per maggiori informazioni su quest'opera consultate la sezione Cispadana del nostro forum) che permetterà di raggiungere il porto di Ravenna ("anello fondamentale per lo sviluppo del sistema produttivo e logistico nazionale e regionale", secondo l'IGQ) e più in generale di dar vita alla faraonica Dorsale autostradale Mestre-Orte-Civitavecchia (E55 + E45 trasformata in autostrada) da cui partiranno le merci provenienti dal o dirette al nord Italia e nord Europa.

L'allacciamento con il Corridoio Adriatico attraverso la Cispadana è considerato di "rilievo strategico", alla luce della programmazione europea dei Corridoi plurimodali autostradali e ferroviari TEN (Rete Trans-europea dei Trasporti) n° 1 (Berlino-Monaco-Brennero-Verona-Bologna-Roma-Napoli-Palermo) e n° 5 (Lisbona-Barcellona-Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Kiev). È prevista inoltre la possibile prosecuzione dell'autostrada Cispadana anche verso ovest, in direzione Reggio-Tagliata verso Parma (San Secondo Parmense, raccordo A15/A22 TI.BRE). Quest'altro prolungamento verso ovest viene spiegato dall'Intesa Generale Quadro poiché il corridoio intermodale TI.BRE (Tirreno-Brennero), al quale la Cispadana dovrebbe connettersi a Parma, è "inscindibilmente legato, nella sua tratta emiliana, al collegamento con il porto di Ravenna e con il Corridoio Adriatico, sia per rafforzare le relazioni tra i corridoi, sia per sostenere adeguatamente la mobilità est-ovest, con riferimento al trasporto delle merci".

I progetti di autostrade e nuove linee ferroviarie (aggiungiamoci pure le Idrovie fluviali, come l'Idrovia ferrarese, anch'essa inserita dall'IGQ nelle opere strategiche da finanziare), come si può vedere, vanno di pari passo e sono indissolubilmente legati tra loro in un guazzabuglio inestricabile. D'altronde il capitale non ha mai fatto mistero di volersi inserire in tutti gli interventi infrastrutturali possibili, con il dichiarato intento di continuare sì a costruire autostrade ma intanto intascarsi pure i finanziamenti per le ferrovie e per le Idrovie. Il mercato è un mostro che fagocita tutto quello che può creare guadagno. Lo stratagemma di presentare autostrada e ferrovia come alternative è

dell'autostrada è la risoluzione dei problemi di isolamento viario dei territori coinvolti. Questo è falso! L'autostrada non favorirà una maggior fruibilità da parte dei residenti delle aree attraversate ma servirà a scaricare sull'infrastruttura, oltre ad una grossa mole d'inquinamento, i grossi volumi di traffico nazionale che attraverseranno il territorio senza fermarsi, di provenienza o in direzione delle grandi città del nord Italia e nord Europa.

Le forti spinte delle associazioni di categoria imprenditoriali, che vedono i loro interessi legati a questa infrastruttura, sono il vero motivo per cui la Regione ha deciso di realizzare una nuova autostrada. La Cispadana, come detto, non è pensata per collegare tra loro i vari paesi (il progetto prevede solo 4 caselli) ma solo per spostare più velocemente le merci in transito. È facilmente pronosticabile che le strade secondarie si riempiranno di traffico di passaggio, parecchio del quale costituito da mezzi pesanti e richiamato dalla presenza dei caselli, e necessiteranno quindi di una continua manutenzione. La previsione di una congestione della viabilità minore dei paesi è così evidente che perfino il Sindaco di Reggiolo, dove è in progetto il casello sulla A22, si è detto preoccupato di questa più che probabile circostanza, temendo che nelle sue adiacenze possano verificarsi intasamenti e ingorghi.

L'area interessata dal passaggio della Cispadana coinvolge oltre 100.000 abitanti e comprende complessivamente 13 comuni: Reggiolo e Rolo in Provincia di Reggio Emilia; Novi, Concordia sul Secchia, S.Possidonio, Mirandola, Medolla, S.Felice sul Panaro e Finale Emilia in Provincia di Modena; Cento, Sant'Agostino, Poggio Renatico e Ferrara in provincia di Ferrara. L'unica cosa che ci guadagneranno gli abitanti di questi luoghi è un maggior inquinamento ed una perdita paesaggistica e di territorio, con una autostrada che passerà anche a 150/200 metri dai centri abitati di molti paesi e di molte frazioni delle tre provincie (come San Carlo, Alberone, Dodici Morelli, Molino Albergati, Torre del Cocenno, Pilastrello e Buonacompria nel Ferrarese; Camurana, Massa Finalese, Riva, San Giacomo Roncole, Villa Gardè, Confine e S. Biagio nel modenese).

Dal canto loro, gli amministratori di questi paesi si sono guardati bene dall'informare i residenti sui tanti aspetti negativi che la costruzione di questa infrastruttura avrà sulle loro vite (soprattutto nel ferrarese, dove il progetto della Cispadana non è mai stato presentato pubblicamente), preferendosi litigare la posizione dei futuri caselli autostradali, che vorrebbero ognuno più vicino ai propri paesi per intercettare i flussi di traffico, in vista di nuovi e succulenti guadagni per le aziende dei loro amici imprenditori. In termini economici e funzionali, quello che ci guadagneranno i singoli comuni di parte ferrarese attraversati dalla Cispadana è questo: Cento prevede una zona di espansione nelle vicinanze di Casumaro a nord della Cispadana, mentre le frazioni di Buonacompria e Pilastrello verranno attraversate in pieno dall'autostrada (150 metri dalle abitazioni!), al pari della frazione di San Carlo nel comune di Sant'Agostino; Poggio Renatico vedrà crescere un area produttiva in confine e in sinergia con il comune di Sant'Agostino; i comuni di Bondeno, Mirabello e Vigarano Mainarda avranno infrastrutture di collegamento con la Cispadana, immaginiamo sature di traffico. Nel territorio mirandolese (Modena) vi è invece un grosso polo biomedico che vede i suoi interessi collegati alla Cispadana, cosiccome altri imprenditori modenese che stanno facendo carte false perché la Cispadana divenga presto realtà.

Questo per quanto riguarda l'aspetto economico ma l'altra faccia della medaglia non è certo confortante. L'area individuata come "corridoio" Cispadano è, già oggi, una delle aree più inquinate dell'intera Europa. I territori di Modena e Ferrara (ma un po' tutta la regione) sono, ormai da anni, colpiti dalle più svariate nocività: triplicazione dell'inceneritore, centrale Turbogas da 800 Mgw, impianti a biomasse e la porcilaia più grande d'Italia per quanto riguarda Ferrara e

l'inceneritore di Massa, discariche e impianti di compostaggio di Finale Emilia, nuovo autodromo e deposito di stoccaggio Gas di Rivara (per ora bloccato!) per il territorio di Modena. Ora aggiungiamoci pure questa! Ricordiamo che il traffico che percorrerà l'autostrada causerà la formazione di Monossido di Carbonio, ossidi di azoto e polveri sottili (che provocano asma, bronchiti, allergie), di idrocarburi e benzene (provocano comparsa di tumori, linfomi, malattie ai polmoni), di anidride solforosa (provoca le piogge acide) e di CO₂ (e cioè l'anidride carbonica, una delle principali responsabili dell'innalzamento della temperatura o effetto-serra).

La nuova autostrada troncherà in due non solo i paesi ma anche colture, campagne, zone di interesse faunistico, oasi protette (nel comune di Cento l'autostrada passerà nel bel mezzo della Partecipanza Agraria, territorio tutelato per il suo alto profilo naturalistico). Inoltre comporterà la costruzione di ulteriori tangenziali e strade secondarie per collegare i centri abitati e soprattutto le zone industriali dei territori attraversati dal tracciato, nuovi poli aziendali adiacenti ai caselli, autogrill, centri commerciali, pompe di benzina in concorrenza tra loro e chissà che altro. La sottrazione di superfici da parte della Cispadana renderà un territorio già cementificato all'eccesso, e che presenta già un'espansione edilizia e viaria prossima alla saturazione, ancora più antropizzato ed intollerabile ed anche le campagne diventeranno immense periferie urbane delle città, dove tutto ciò che saprà di naturale sarà messo definitivamente al bando. Non si può quindi giustificare la costruzione di simili scempiaggini con il rilancio del territorio: la valorizzazione di un territorio non passa per la sua devastazione e gli interessi di qualche industriale non sono certamente quelli dei suoi abitanti! Non basta quindi, come richiesto da alcuni comitati di cittadini, spostare la Cispadana fuori dai centri abitati ma bisogna avere ben chiaro cosa comporterà una nuova autostrada per l'ambiente nella sua interezza ed il perché essa viene costruita, con quali finalità e che potenziale, che sviluppi, che implicazioni avrà sulla determinazione delle scelte personali di ognuno. Se non si colgono questi aspetti si possono anche raccogliere un milione di firme, tanto non conterà nulla! Ai comitati che si battono soltanto per spostare di qualche chilometro l'autostrada, consigliamo di essere meno ingenui (o meno opportunisti!). Per dirne una fra le tante, anche se il tracciato della Cispadana fosse distante dai centri abitati, chi credono che mangerà i prodotti della terra inquinati dal passaggio continuo di auto e camion? La diossina, nota sostanza cancerogena molto persistente generata dalla combustione che avviene nei motori, si lega facilmente al materiale organico presente nel terreno e sono necessari perfino anni prima che venga degradata. Se ingerita dall'uomo, la diossina può provocare lesioni della pelle, calo della fertilità, ritardo della crescita, tumori. Nella donna la diossina si accumula nel latte materno, che così passa al lattante. Non si capisce perché, quindi, dovremmo sentirci sollevati dall'ipotesi di un tracciato "alternativo". Se le associazioni dei produttori agricoli, soprattutto biologici, non hanno incredibilmente protestato contro l'attraversamento della Cispadana vicino ai terreni coltivati, non ci pare un buon motivo per restarsene zitti, poiché vogliamo ricordare che i prodotti avvelenati finiranno sulla tavola di tutti quanti noi. Un motivo in più, se ce ne fosse bisogno, per alzarsi dal divano e dare battaglia. I comitati dicendosi non aprioristicamente contrari alla realizzazione dell'opera hanno espresso tutti i loro limiti.

E, invece, ora di riflettere su una società orientata verso il continuo crescendo consumistico, proprio di un sistema capitalista, che ha bisogno di allargare la propria rete di trasporti a dismisura per continuare a sostenere il proprio modello economico. Dire No alla Cispadana significa dire NO ad ogni abuso speculativo di tipo capitalista. Per l'ideologia capitalista, infatti, le infrastrutture non sono soltanto IL MEZZO, con cui movimentare e distribuire le proprie merci, ma anche

IL FINE. Non a caso lo ha confermato anche un recente intervento del Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, quando, a proposito dello stanziamento di nuovi fondi per le grandi opere, ha detto: "assicurare la cantierabilità di miliardi di euro significa ottenere un risultato essenziale in questa delicata fase di stagnazione economica: una crescita del PIL generata solo dagli investimenti infrastrutturali per una quota calcolata dello 0,7%". Chiarissimo, no? Costruire per costruire, far girare più soldi possibile! È questa l'unica morale del capitale.

Anche se le grandi opere vengono spacciate per servizi indispensabili, quella dell'interesse economico è l'unica loro ragion d'essere.

Sia a destra che a sinistra non si fa altro che aspergere incenso e lodi a favore dell'attuale modello di sviluppo. Nessuno che pensi alle conseguenze.

E le conseguenze non sono assenti nemmeno nel caso delle autostrade. Ogni anno, sulle strade italiane, si registrano almeno 6.000 morti per incidenti (senza contare gli 8.000 pedoni falciati), 250.000 feriti ed oltre 20.000 disabilità gravi, tutte statistiche messe ampiamente in conto dagli specialisti che studiano la progettazione di una nuova opera ma che evidentemente vengono considerate ampiamente accettabili dai decisori politici e dalle aziende (non solo edili ma anche automobilistiche, dei trasporti e logistica, della ristorazione, dei sistemi di sorveglianza ai varchi autostradali, ecc...) a fronte del raggiungimento economico che li interessa. Si parla tanto di incidenti causati da ubriachi al volante ma non si accenna mai al fatto che la costruzione di un'autostrada ne causerà immensamente di più. Senza contare l'intollerabile inquinamento acustico, quello atmosferico (il 20% di tutte le emissioni gassose sono da imputare al trasporto su gomma), la diossina che ricadrà sui terreni, lo sconvolgimento ed il consumo del territorio, le code, gli ingorghi, ecc...

Parlavamo, non a caso, degli interessi delle case automobilistiche, come la Fiat per esempio. Nel 1956, per favorire gli interessi dell'imprenditoria del settore, strettamente legati alla promozione di nuove arterie, venne soppressa la ferrovia Ferrara - Modena. Abbiamo capito quale potere ha il capitale privato rispetto alle scelte politiche!? In Italia abbiamo 2 auto ogni 3 abitanti, più di 30 milioni di veicoli circolanti ed 1 km di strada ogni Km² di territorio, ormai le strade si accumulano una sull'altra e poi ci vengono a parlare di crisi del settore dell'automobile (a proposito, quest'anno c'è stato un incremento delle auto sulle autostrade, + 4%, alla faccia della crisi!).

D'altronde sono gli stessi politici che vogliono fare la Cispadana a dirci che "l'area regionale sostiene un carico di traffico eccezionale, anche sotto il profilo ambientale" (Intesa Generale Quadro del novembre 2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, presieduto allora da Pietro Lunardi, e la regione Emilia Romagna, rappresentata da Vasco Errani). E allora perché aggiungerci pure questa nuova autostrada, che di fatto non potrà che aumentare traffico ed inquinamento? Ecco perché: "considerato che l'economia della regione risulta proiettata verso l'esportazione nei mercati nazionali, europei e mondiali, e che la competitività di questo sistema si basa significativamente sull'efficienza e sui costi delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto" [...] "le parti convengono che le infrastrutture interessanti il territorio emiliano-romagnolo [...] rivestono carattere di preminente interesse strategico" (IGQ). E per questo, il 21 dicembre del 2001, quasi 5 anni prima che la Regione decidesse di trasformare la Cispadana in autostrada, il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) l'aveva già compresa nelle opere strategiche. Non solo, ma nella stessa IGQ del 2003 il Ministero delle infrastrutture si impegnava, attraverso l'ANAS, perché nei piani di investimento della società Autobrennero fossero comprese le opere collaterali funzionali all'incremento del flusso trasportistico e cioè le tratte della Cispadana e questo ben prima che la regione Emilia Romagna pubblicasse l'avviso pubblico