

## TIBRE, OPERA NON PIU' RINVIABILE

“Riparlare di Tibre autostradale dopo tutti questi anni, appare antico a buona parte dell’opinione pubblica, quasi quanto appare, invece, a noi, urgente, moderno e rivolto al futuro”.

In questa breve affermazione sottoscritta dai presidenti delle Province di Mantova Beniamino Morselli, di Verona Manuel Scalzotto, di Cremona Mirko Signoroni e di Parma Diego Rossi (decaduto per fine doppio mandato, ma rappresentato dal Vice Presidente Giuseppe Delsante), sono contenuti i paradigmi di trent’anni fa, momento in cui iniziò il percorso per la realizzazione della Tirreno - Brennero autostradale con l’Autocisa allora presieduta da Bruno Tabacci, attuale Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, con un upgrade contemporaneo, che vede [oggi](#) parlare di Corridoio Tirreno - Brennero, integrato alla rete italiana Ten - T europea, composta da ferrovia, navigazione fluvio - marittima ed il traffico stradale e autostradale.

Per la ferrovia e la navigazione fluvio - marittima ci sono ottime prospettive: vedersi assegnati fondi legati all’elettrificazione con il completamento del Tibre ferroviario; la risoluzione di importanti colli di bottiglia infrastrutturali per l’idrovia padano veneta, in un territorio che vede sacrificare ore di viaggio e costi nei trasporti delle imprese, produrre inquinamento, insicurezza stradale e con fondi ampiamente insufficienti ormai da anni per la manutenzione stradale.

Il forte appello parte dalle Province, Enti Locali su cui grava, ormai da troppi anni, la responsabilità delle strade provinciali: le arterie principali del traffico di attraversamento, in un’area vasta che conta il cuore pulsante dell’economia italiana, costituito da piccole, medie e grandi aziende che muovono, in maniera integrata, un carico di traffico diventato insostenibile.

Duecentosettantamila imprese attive con un ruolo nella logistica che sta evolvendo con un mercato sempre più interconnesso con altri territori italiani ed esteri.

La sollecitazione, che mira ad arrivare al Presidente del Consiglio Mario Draghi, nasce dalle Province attraversate dal tracciato: partendo da Nord in territorio veronese, passando attraverso i territori di Mantova e Cremona per arrivare a Parma. Tre Regioni: Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna i cui Governatori sono stati informati dell’iniziativa, ed il cui ruolo, in Conferenza Stato - Regioni, sarà determinante per la possibile rivalutazione dell’opera e del bando di gara.

L’iniziativa dei quattro presidenti raccoglie il consenso di tutti i parlamentari di Camera e Senato eletti nei collegi dei territori interessati dall’opera (ad eccezione dei parlamentari 5 Stelle, che sull’argomento hanno tenuto da sempre una posizione pregiudizialmente contraria). I 27 parlamentari saranno una sorta di “Ambasciatori del Tibre autostradale” e saranno certamente in grado di sostenere in Parlamento le ragioni, anche ambientali, che il progetto porta con sé.

Le motivazioni ambientali sono legate alla necessità di pianificare un sistema di rete intermodale in grado di aggregare flussi di traffico, in particolare quello pesante e quello eccezionale, su percorsi intermodali alternativi agli attuali. Spostando tutto ciò che è spostabile su ferro e acqua, ma mantenendo un efficiente sistema di traffico autoveicolare, a cui manca il Tibre, certamente strategicamente non meno importante

delle diverse altre autostrade progettate nell'area vasta Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, dato che collega il valico del Brennero con i porti tirrenici.

Se, poi, come pare negli indirizzi del P.N.R.R. la politica energetica di questo Governo porterà ad adottare una strategia distributiva dei carburanti a ridotte emissioni se non a zero, come l'idrogeno verde e il prossimo elettrico, solo l'aggregazione dei flussi autoveicolari ad alto scorrimento potranno garantire alle imprese di trasporto e logistica di riconvertire nel più breve tempo possibile le proprie flotte. Se si vuole convertire nel più breve tempo possibile a energie sostenibili il mondo del trasporto, causa principale dell'inquinamento nella Pianura Padana, è necessario canalizzare il traffico pesante che [oggi](#) corre su reti autostradali: una delle strategie di drastiche riconversioni ecologiche in uno dei settori più strategici, perchè il costo, infrastrutturale e ambientale di non realizzare il Tevere è tendenzialmente più alto di non fare nulla e continuare a far circolare su strade, in larga parte non progettate per questi carichi e questi flussi in tendenziale continuo aumento, mezzi e traffici generati da una distribuzione molecolare delle imprese. La soluzione al traffico pesante di attraversamento dei territori, dell'alleanza che lega le 4 Province, Verona, Parma, Cremona e Mantova non può attendere oltre.