Rassegna Stampa

17 novembre 2021

Rassegna Stampa

17-11-2021

CONSIGLIERI REGIONALI

ADNKRONOS	16/11/2021	0	E.ROMAGNA: ZAMBONI (EUROPA VERDE), `DOV`E` L`ANALISI COSTI-BENEFICI SULLA CISPADANA?` = *Rassegna Agenzie*	2
CORRIERE DI BOLOGNA	17/11/2021	2	«Il People mover deve ripartire» = People mover, si spacca anche il Pd Ma Lepore stoppa: nessun piano B *Daniela Corneo*	3
cronacabianca.eu	16/11/2021	1	Zamboni (Europa Verde): “Dov’è l’analisi costi-benefici relativa alla Cispadana?” *Luca Govoni*	5
DIRE	16/11/2021	0	VIABILITÀ. PRESSING VERDI SULLA CISPADANA: MOSTRARE COSTI-BENEFICI *Rassegna Agenzie*	6
DIRE	17/11/2021	0	BOLOGNA. VERDI: DIFFIDA LEPORE OK, PROBLEMI PEOPLE MOVER RESTANO *Rassegna Agenzie*	7
GAZZETTA DI MODENA	17/11/2021	39	«Analisi costi e benefici sulla Cispadana, servono risultati certi» *Redazione*	8
NUOVA FERRARA	17/11/2021	20	Da Zamboni la richiesta di un`analisi costi benefici *Redazione*	9
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	17/11/2021	34	People Mover idea sbagliata, meglio la ferrovia *Silvia Davide Zamboni Celli*	10
RESTO DEL CARLINO MODENA	17/11/2021	49	«Valutazione sulla Cispadana, che fine ha fatto?» *V. B.*	11

E.ROMAGNA: ZAMBONI (EUROPA VERDE), 'DOV'E' L'ANALISI COSTI-BENEFICI SULLA CISPADANA?' =

Bologna, 16 nov. (Adnkronos/Labitalia) - Che fine ha fatto l'analisi costi-benefici annunciata quasi due anni fa dall'assessore Andrea Corsini sulla Cispadana? A chiederlo, in un'interrogazione, è Silvia Zamboni (Europa Verde) che ricorda come "il Coordinamento cispadano NO autostrada - Sì strada a scorrimento veloce" ha recentemente diffuso un comunicato stampa in cui lamenta la mancata pubblicazione dell'analisi costi-benefici da parte della Regione Emilia-Romagna, ipotizzando che non sia stata condotta in modo conforme né agli standard previsti per le analisi costi-benefici né alle linee guida del Ministero dei Trasporti (oggi ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile).

Da qui l'atto ispettivo per sapere dall'amministrazione regionale "se sia stata ultimata o meno l'analisi costi-benefici citata nel giugno del 2020 dall'assessore Corsini in risposta a un'interrogazione di Europa Verde e se detta analisi sia stata condotta in modo conforme agli standard definiti per le analisi costi-benefici e rispondenti alle linee guida del Ministero competente nonché quali criteri siano stati adottati per il calcolo dei flussi veicolari annuali e per la valutazione dei benefici e dei costi sociali e ambientali".

Silvia Zamboni, inoltre, vuole sapere "quando si preveda verrà reso pubblico l'esito dell'analisi, quando sarà disponibile la relativa documentazione e, nel caso sia stata ultimata, quale delle tre ipotesi (autostrada, superstrada, extraurbana secondaria) sia risultata l'opzione migliore per la collettività in termini di rapporto costi-benefici".

(Lab/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222
16-NOV-21 14:48

NNNN

CORRIERE DI BOLOGNA
Dir. Resp.:Enrico Franco
Tiratura: 299.900 Diffusione: 11.265 Lettori: 2.107.000

L'infrastruttura «Abbiamo un'opera e deve funzionare, il servizio è molto richiesto e i numeri dei passeggeri erano molto buoni».

«Il People mover deve ripartire»

Lepore boccia chi in maggioranza invita a ripensare tutto. Non ci sono piani B

Il People mover crea la prima spaccatura nella maggioranza di Lepore. Dopo Coalizione civica e M5s, ieri oltre ai Verdi è arrivata anche una parte del Pd a chiedere a Palazzo d'Accursio che si investa da subito su un'alternativa alla monorotaia, prioritariamente sull'Sfm. Ma il sindaco ieri ha fermato tutti i piani B: «Il People mover deve ripartire, il servizio è molto richiesto e deve funzionare». I sindacati chiedono un incontro urgente a istituzioni, Tper e Marconi express. a pagina 2 **Corneo**

People mover, si spacca anche il Pd Ma Lepore stoppa: nessun piano B

Il dem Paruolo: «Diffida tardiva». Il sindaco: «L'infrastruttura è stata finanziata e deve funzionare»

Il caso People mover crea la prima spaccatura politica per il sindaco Matteo Lepore. Che ieri però ha «smontato» tutte le proposte di piani B arrivate soprattutto dalla sua maggioranza. Perché dopo gli attacchi all'opera e il pressing dei giorni scorsi di Coalizione civica e M5s affinché l'amministrazione, oltre alla diffida di Marconi Express (MEx), proceda allo stralcio del contratto per poter introdurre subito un'alternativa alla monorotaia in stand-by per ragioni tecniche, ieri è andato all'attacco anche un pezzo del Pd. Che ha chiesto, attraverso il consigliere regionale Giuseppe Paruolo, capofila del gruppo Per Davvero, che il Comune allunghi il Servizio ferroviario metropolitano fino all'aeroporto.

«L'Sfm andrebbe potenziato — ha detto Paruolo a *Ciao Radio* — anche in direzione dell'aeroporto, un tema non più eludibile, soprattutto alla luce di ciò che sta accadendo al People mover». Ma Paruolo si è tolto anche qualche sassolino dalla scarpa: «La diffida? Sarebbe stato più giusto pensarci per tempo e sarebbe stato meglio che persone che arrivano oggi sulla scena e iniziano a preoccuparsi della situazione ci avessero dato una mano quando eravamo noi a dire queste cose. I nostri dubbi non sono stati ascoltati».

Ieri sono entrati nel dibattito anche i Verdi. Che pur apprezzando la mossa della diffida a Mex fatta da Lepore, hanno sottolineato che «i problemi di sicurezza, funzionamento, rumorosità e scarsa capienza dell'infrastruttura rimangono». Quindi la proposta dei consiglieri Silvia Zamboni e Davide Celli si accoda a quella delle altre forze di maggioranza: «Avevamo sostenuto l'opzione di usare le stazioni dell'Sfm e le linee ferroviarie già disponibili, provvedendo a collegare la fermata aeroporto dell'Sfm al Marconi con un tapis roulant».

Ma ieri Lepore, dopo lo sfogo nero su bianco dell'altro giorno, pur non risparmiando nulla a Marconi Express («Se è il caso di scendere dal People mover? Intanto è fermo, quindi è difficile salire», ha risposto ieri con sarcasmo a chi lo ha interrogato sul futuro del contratto con MEx), ha detto che un'alternativa alla monorotaia per ora non è contemplata. «Abbiamo un'opera che è stata finanziata e deve funzionare, il servizio di per sé è molto richiesto — ha detto ieri il primo cittadino —, perché come sappiamo i numeri dei passeggeri sono molto buoni. È un progetto che ha dimostrato nel periodo in cui è andato di avere una forte sostenibilità e probabilmente, in proiezione, di poter produrre degli utili, anche per questo è davvero un peccato che non funzioni». Quindi: «Pretendiamo delle risposte e a questo punto le aspettiamo». Anche l'assessora ai Trasporti Valentina Orioli spera che la situazione si risolva: «C'è un'interlocuzione *in corso* — ha detto ieri a Trc — e stiamo aspettando i primi risultati per venerdì. Questa estate, quando ha funzionato bene e a pieno regime, il People mover ha veramente assolto alla sua funzione. Siamo interessati a farlo funzionare, perché abbiamo visto che dif-

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
492-001-001
Telpress
Servizi di Media Monitoring

ferenza può fare».

Ma i sindacati adesso vanno all'attacco. E si muovono compatti. Ieri è partita una lettera indirizzata a Comune, Tper, Marconi Express e Regione da parte di Filt-Cgil, Fit-Cisl, UilTrasporti, Faisa Cisal e Ugl con la richiesta di incontro urgente. «Dopo innumerevoli guasti con conseguenti fermi al materiale rotabili — hanno scritto i sindacati — siamo venuti a conoscenza del blocco dell'esercizio del People mover a causa di un guasto ai giunti. Nonostante gli ingenti investimenti dedicati al progetto, che nasce come virtuoso, stiamo registrando continui disservizi alla clientela e incertezze per il personale assunto, soprattutto dopo la recente diffida del sindaco». Quindi la richiesta di vedere subito tutti i soggetti coinvolti «per la giusta e dovuta conoscenza delle cause che provocano spesso il fermo del People mover e delle celeri soluzioni indispensabili per garantire il servizio agli utenti e l'attività lavorativa».

Spingono perché vengano risolti presto i problemi le associazioni di categoria. «La sicurezza viene prima di tutto, ma il People mover riparta: c'è ripresa economica, ben venga tutto ciò che agevola il turismo», ha detto ieri il presidente della Cna Antonio Gramuglia. Smorza le polemiche il presidente della Camera di commercio, Valerio Veronesi: «Ne parliamo, perché, a differenza di altri scali l'abbiamo. Tornerà presto operativo».

Daniela Corneo
daniela.corneo@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da sapere

1 Quasi 15 anni per partire

È del 2006 l'accordo quadro tra Regione, l'allora Provincia e Comune per un collegamento veloce aeroporto-stazione centrale. Nel 2009 Ccc vince l'appalto e nel 2020 parte il servizio

2 Società, studi e imprese coinvolte

Ccc costituì con Atc (poi Tper) la società Marconi Express (75% e 25%). La progettazione è stata realizzata da MATE Engineering ed STS di Bologna su progetto dello studio Massimo Iosa Ghini

3 Gestione privata denaro pubblico

Il contratto di gestione prevede la concessione per 35 anni a Marconi Express, con il Comune di Bologna chiamato a compensare eventuali mancati introiti: per questo già stanziati 1,4 milioni

4 Gli ennesimi stop and go

Era già successo in passato ed è risuccesso: la navetta è rimasta ferma dall'11 al 17 ottobre, poi il 9 e il 10 novembre, poi ancora dal 12: la ragione, ogni vettura delle tre ha un problema diverso

Il via
Il 21 gennaio del 2020 si è tenuto, dopo 15 anni dall'ok all'opera, il primo giro ufficiale a bordo della navetta monorotaia. Quel giorno c'erano il governatore Stefano Bonaccini, gli assessori Raffaele Donini e Irene Priolo e Rita Finzi, numero uno di Marconi Express, la società che gestisce lo shuttle

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
492-001-001
Telpress
Servizi di Media Monitoring

Regione Emilia-Romagna Assemblea legislativa
CRONACA Bianca E-R la voce dell'Assemblea
cronacabianca.eu
Utenti unici: 95
Rassegna del 16/11/2021
Notizia del: 16/11/2021
Foglio:1/1

Zamboni (Europa Verde): "Dov'è l'analisi costi-benefici relativa alla Cispadana?"

Luca Govoni

"Dopo quasi due anni dall'annuncio fatto in sede di Patto per il Lavoro e ad oltre un anno dalla risposta dell'assessore Corsini, non risulta sia stata fatta alcuna comunicazione formale sulle risultanze dell'annunciata valutazione, né risulta disponibile, sul sito della Regione, alcuna documentazione"

Che fine ha fatto l'annunciata analisi costi-benefici annunciata quasi due anni fa dall'assessore Corsini sulla Cispadana?

A chiederlo, in un'interrogazione, è Silvia Zamboni (Europa Verde) che ricorda come "il Coordinamento cispadano NO autostrada – Sì strada a scorrimento veloce" ha recentemente diffuso un comunicato stampa in cui lamenta la mancata pubblicazione dell'analisi costi-benefici da parte della Regione Emilia-Romagna, ipotizzando che non sia stata condotta in modo conforme né agli standard previsti per le analisi costi-benefici né alle linee guida del Ministero dei Trasporti (oggi

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile).

Da qui l'atto ispettivo per sapere dall'amministrazione regionale "se sia stata ultimata o meno l'analisi costi-benefici citata nel giugno del 2020 dall'assessore Corsini in risposta a un'interrogazione di Europa Verde e se detta analisi sia stata condotta in modo conforme agli standard definiti per le analisi costi-benefici e rispondenti alle linee guida del Ministero competente nonché quali criteri siano stati adottati per il calcolo dei flussi veicolari annuali e per la valutazione dei benefici e dei costi sociali e ambientali".

Silvia Zamboni, inoltre, vuole sapere "quando si preveda verrà reso pubblico l'esito dell'analisi, quando sarà disponibile la relativa documentazione e, nel caso sia stata ultimata, quale delle tre ipotesi (autostrada, superstrada, extraurbana secondaria) sia risultata l'opzione migliore per la collettività in termini di rapporto costi-benefici".

(Luca Molinari)

SPIDER-FIVE-121706998
Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

VIABILITÀ. PRESSING VERDI SULLA CISPADANA: MOSTRARE COSTI-BENEFICI

(DIRE) Modena, 16 nov. - Sulla Cispadana bisogna mostrare l'analisi costi-benefici, confermata dalla giunta un anno fa. Lo dicono i Verdi alla Regione Emilia-Romagna, con una nuova interrogazione depositata stamattina. Europa Verde, in particolare, chiede alla Regione di "mantenere l'impegno di sottoporre il progetto dell'autostrada regionale Cispadana ad un'analisi costi-benefici, che metta a confronto tre diverse ipotesi: autostrada, superstrada a due corsie per senso di marcia non a pedaggio, extraurbana una corsia per senso di marcia e di pubblicarne l'esito". Nonostante il risultato dell'analisi sui tre tracciati non sia ancora pubblico, a fine ottobre è giunta la notizia dello stanziamento, da parte del Governo, di 200 milioni di euro a favore del progetto di autostrada, scartando quindi le altre due ipotesi.
"Come Verdi- incalza la consigliera Silvia Zamboni- riteniamo che la decisione finale in merito a tracciato e tipologia del collegamento stradale vada assunta, in base agli impegni presi, attraverso un percorso trasparente che consenta di valutare le alternative sulla base dei risultati di un'analisi compiuta secondo i criteri scientifici che si adottano in queste valutazioni. È noto che Europa Verde condivide la posizione dei comitati che ritengono che il tracciato stradale a scorrimento veloce a doppia corsia per senso di marcia non a pedaggio possa meglio rispondere alle esigenze di mobilità del territorio, rispetto ad un'autostrada a pagamento con pochi varchi di entrata-uscita. Le esigenze trasportistiche del distretto medicale- completa Zamboni- dovrebbero invece trovare risposta nel trasporto su ferro, in sintonia con le scelte compiute dagli altri paesi europei, in particolare Svizzera e Austria, che paiono sempre più orientate a contenere il traffico pesante di attraversamento dei loro territori da e per i valichi alpini".
(Lud/ Dire)
15:40 16-11-21

NNNN

BOLOGNA. VERDI: DIFFIDA LEPORE OK, PROBLEMI PEOPLE MOVER RESTANO

(DIRE) Bologna, 16 nov. - "Apprezziamo il fatto che il sindaco di Bologna abbia inviato una diffida a Marconi Express. I problemi di sicurezza, funzionamento, rumorosità e scarsa capienza dell'infrastruttura tuttavia rimangono". Lo affermano a proposito dei problemi al People mover la consigliera regionale dei Verdi Silvia Zamboni e Davide Celli, eletto in Comune per lo stesso partito. I due ambientalisti rilanciano la proposta alternativa: "Avevamo sostenuto l'opzione di usare, per il collegamento, le stazioni del Sfm e le linee ferroviarie già disponibili, provvedendo a collegare la fermata aeroporto del Sfm al Marconi tramite un tapis roulant. Una scelta che sicuramente avrebbe consentito di contenere i costi".
Ma soprattutto, per Zamboni e Celli lo stop ricorrente del People Mover "conferma come fosse realistica e fondata l'opposizione dei Verdi all'infrastruttura su monorotaia sin da quando nel 2006 fu siglato il primo accordo tra Comune di Bologna, Provincia e Regione Emilia-Romagna. I problemi della navetta che collega l'aeroporto Marconi alla stazione centrale, per chi come noi voleva coglierli, erano del tutto evidenti già in fase di progettazione e si stanno tragicamente confermando in questo primo anno di funzionamento del mezzo".
(Bil/ Dire)
16:08 16-11-21

NNNN

GAZZETTA DI MODENA
Dir. Resp.:Giacomo Bedeschi
Tiratura: 7.663 Diffusione: 6.097 Lettori: 105.000

ZAMBONI (EUROPA VERDE)

«Analisi costi e benefici sulla Cispadana, servono risultati certi»

Un'analisi costi-benefici sulla Cispadana, annunciata dall'assessore regionale Andrea Corsini ma della quale non si conoscono eventuali risultati. Per riaccendere l'attenzione sull'iter Silvia Zamboni di Europa Verde ha depositato un'interrogazione nella quale si domanda alla giunta regionale di illustrare quel tipo di valutazioni economiche mettendo a confronto tre scenari antitetici tra loro.

«È trascorso più di un anno da quando l'assessore Andrea Corsini, in risposta a un'interrogazione di Europa Verde, confermava l'avvio di un'analisi costi-benefici che metteva a confronto il progetto dell'autostrada Cispadana con due diverse opzioni: una strada extraurbana non a pedaggio a due corsie per marcia, e una strada secondaria a una corsia per marcia – ricorda la vice presidente dell'Assemblea legislativa – Nel frattempo, mentre l'esito di questa analisi non è ancora disponibile, il Governo ha stanziato 200 milioni per la realizzazione dell'autostrada. Con l'interrogazione che ho depositato chiedo quindi alla Giunta se sia stata ultimata l'analisi e, in caso positivo, di pubblicarne il contenuto e l'esito».

Lo stanziamento governativo escluderebbe di fatto le altre due ipotesi e proprio quei 200 milioni hanno messo Europa Verde in vigile attesa. «Come Verdi – scrive Zamboni – riteniamo che la decisione finale in merito a tracciato e tipologia del collegamento stradale vada assunta, in base agli impegni presi, attraverso un percorso trasparente che consenta di valutare le alternative sulla base dei risultati di un'analisi compiuta secondo i criteri scientifici che si adottano in queste valutazioni. È noto che Europa Verde condivide la posizione dei comitati che ritengono che il tracciato stradale a scorrimento veloce a doppia corsia per senso di marcia non a pedaggio possa meglio rispondere alle esigenze di mobilità del territorio, rispetto ad un'autostrada a pagamento con pochi varchi di entrata-uscita. Le esigenze trasportistiche del distretto biomedicale dovrebbero invece trovare risposta nel trasporto su ferro, in sintonia con le scelte compiute dagli altri paesi europei, in particolare Svizzera e Austria, che paiono sempre più orientate a contenere il traffico pesante di attraversamento dei loro territori da e per i valichi alpini».

Peso:17%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

494-001-001

la Nuova Ferrara
Dir. Resp.:Luca Traini
Tiratura: 7.041 Diffusione: 5.200 Lettori: 73.000

CISPADANA

Da Zamboni la richiesta di un'analisi costi benefici

CENTO. Che fine ha fatto l'annunciata analisi costi-benefici annunciata quasi due anni fa dall'assessore Corsini sulla Cispadana? A chiederlo, in un'interrogazione, è Silvia Zamboni (Europa Verde) che ricorda come «il Coordinamento cispadano No autostrada – Sì strada a scorrimento veloce» ha diffuso un comunicato stampa in cui lamenta la mancata pubblicazione dell'analisi costi-benefici da parte della Regione, ipotizzando che non sia stata condotta in modo conforme né agli standard previsti per le analisi costi-benefici né alle linee guida del Ministero dei trasporti (oggi Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile). Da qui l'atto ispettivo per sapere dall'amministrazione regionale «se sia stata ultimata o meno l'analisi costi-benefici citata nel giugno del 2020 dall'assessore Corsini in risposta a un'interrogazione di Europa Verde e se detta analisi sia stata condotta in modo conforme agli standard definiti per le analisi costi-benefici e rispondenti alle linee guida del Ministero competente nonché quali criteri siano stati adottati per il calcolo dei flussi veicolari annuali e per la valutazione dei benefici e dei costi sociali e ambientali».

Zamboni, inoltre, vuole sapere «quando si preveda verrà reso pubblico l'esito dell'analisi, quando sarà disponibile la relativa documentazione e, nel caso sia stata ultimata, quale delle tre ipotesi (autostrada, superstrada, extraurbana secondaria) sia risultata l'opzione migliore per la collettività in termini di rapporto costi-benefici».

Cento

Peso:10%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

504-001-001

il Resto del Carlino Bologna
Dir. Resp.:Michele Brambilla
Tiratura: 122.031 Diffusione: 90.800 Lettori: 1.032.000
Rassegna del: 17/11/21
Edizione del:17/11/21
Estratto da pag.:34
Foglio:1/1

L'infrastruttura delle polemiche

People Mover idea sbagliata, meglio la ferrovia

Silvia Zamboni*
Davide Celli*

Lo stop ricorrente del People mover conferma come fosse realistica e fondata l'opposizione dei Verdi all'infrastruttura su monorotaia sin da quando nel 2006 fu siglato il primo accordo tra Comune di Bologna, Provincia e Regione Emilia-Romagna. I problemi della navetta, per chi come noi voleva coglierli, erano del tutto evidenti già in fase di progettazione e si stanno tragicamente confermando in questo primo anno di funzionamento del mezzo. A partire dall'eccessiva rumorosità che arreca palese disturbo ai residenti delle strade limitrofe alla monorotaia, proseguendo con la capienza insufficiente che porta al sovraffollamento della navetta, fino alle code e ai problemi di sostenibilità economica e di manutenzione. Problemi che hanno causato la sospensione del servizio per 9 giorni solo nell'arco dell'ultimo mese e mezzo.
A tutto questo si aggiunga il fatto che quello che nasceva per essere un progetto in Project financing (almeno in parte, visti gli oltre 27 milioni di investimento della Regione) con la creazione della Marconi Express ha visto l'ingresso di Tper nella società concessionaria dell'opera, caricando così sul trasporto pubblico il rischio di perdite e disavanzo di gestione.
Apprezziamo il fatto che il sindaco di Bologna abbia inviato una diffida a Marconi Express. I problemi di sicurezza, funzionamento, rumorosità e scarsa capienza dell'infrastruttura tuttavia rimangono. Come Verdi/Europa Verde anche nel caso del collegamento tra stazione centrale di Bologna e aeroporto Marconi siamo ovviamente a favore dei mezzi di trasporto elettrici su ferro.
Il People mover, però, ci è da subito sembrato una risposta inadeguata. Proprio per questo avevamo sostenuto l'opzione di usare - per il collegamento - le stazioni del Sfm e le linee ferroviarie già disponibili, provvedendo a collegare la fermata Aeroporto del Sfm al Marconi tramite un tapis roulant. Una scelta che di sicuro avrebbe consentito di contenere i costi.

***Capogruppo di Europa Verde in Regione**
***Consigliere comunale di Europa Verde**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Piazza Maggiore

Peso:20%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
504-001-001
Telpress Servizi di Media Monitoring

il Resto del Carlino
Modena
Dir. Resp.:Michele Brambilla
Tiratura: 122.031 Diffusione: 90.800 Lettori: 1.032.000
Rassegna del: 17/11/21
Edizione del:17/11/21
Estratto da pag.:49
Foglio:1/1

«Valutazione sulla Cispadana, che fine ha fatto?»

Novi, la consigliera dei Verdi Silvia Zamboni «Da un anno il governo deve rivalutare costi e benefici»

NOVI

«E' trascorso più di un anno – dichiara Silvia Zamboni, capogruppo regionale di Europa Verde – da quando l'assessore regionale ai Trasporti Andrea Corsini, in risposta a un'interrogazione di Europa Verde, confermava l'avvio di un'analisi costi-benefici che metteva a confronto il progetto dell'Autostrada Cispadana con due diverse opzioni: una Strada extraurbana non a pedaggio a due corsie per marcia, e una Strada secondaria a una corsia per marcia. Nel frattempo, mentre l'esito di questa analisi non è ancora disponibile, il Governo ha stanziato 200 milioni per la realizzazione dell'Autostrada Cispadana». Zamboni, firmataria di una seconda interrogazione depositata ieri in Regione, chiede alla Giunta se l'analisi sia stata ultimata e, in caso positivo, di pubblicarne il contenuto e l'esito. L'Autostrada Cispadana è un progetto che ha sempre incontrato resistenze sui territori interessati da parte di Comitati, associazioni ambientaliste e anche di amministrazioni locali. «Nel novembre 2019 – sottolinea Zamboni – la Giunta ha annunciato che sarebbe stata realizzata una nuova analisi costi-benefici. A fine ottobre, nel frattempo, è giunta notizia dello stanziamento, da parte del Governo, di 200 milioni a favore del progetto di Autostrada, scartando quindi le altre due ipotesi». I Verdi chiedono «un percorso trasparente che consenta di valutare le alternative. Noi – precisa Zamboni – condividiamo la posizione dei Comitati che ritengono che il tracciato Strada a scorrimento veloce possa meglio rispondere alle esigenze di mobilità del territorio, rispetto a una Autostrada a pagamento. Le esigenze trasportistiche del distretto biomedicale dovrebbero invece trovare risposta nel trasporto su ferro».

v. b.

Peso:21%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.
496-001-001
Telpress
Servizi di Media Monitoring