

LE SPINE DELLA SINISTRA



IN LIZZA PER LA CANDIDATURA DEI MODERATI: MANES BERNARDINI, ILARIA GIORGETTI E VALENTINA CASTALDINI

Galletti: «Grande spazio per un candidato al centro»

Ipotesi Bernardini. Nuovo scontro ministro-sindaco

«A BOLOGNA c'è grande spazio per i moderati. Devono essere rappresentati». Gianluca Galletti, ministro dell'Ambiente ne è convinto. Al punto da annunciare – ieri, a margine dell'assemblea dei costruttori dell'Ance – che «al momento utile una candidatura a sindaco ci sarà».

Il centro, dunque, come alternativa «a un Pd che qui sceglie, legittimamente, di puntare a una coalizione di sinistra» e a un centrodestra «a trazione leghista». Galletti non fa nomi. Ma sembra sfilarsi. «Io faccio il ministro e continuerò a farlo, ma chi vivrà vedrà. Questo non vuol dire che mi candido».

Il favorito, al momento, sembra essere Manes Bernardini, leader del movimento civico 'Insieme Bologna', già candidato sindaco per il centrodestra nel 2011. Ma, sullo sfondo, restano in ballo anche i nomi di Ilaria Giorgetti – presidente del quartiere Santo Stefano, già Pdl, oggi civica in 'Progettiamo Bologna' – e Valentina Castaldini, portavoce nazionale di Ndc.

SONO ANCORA scintille, intanto, fra Galletti e il sindaco, Virginio Merola. Ieri, dopo il botta e risposta di martedì (il ministro aveva criticato alcune scelte dell'amministrazione: mancata vendita di azioni Hera, tentennamenti sulle occupazioni, traffico, suscitando una durissima replica del sindaco), la seconda puntata.

Galletti si dice «molto infastidito»



Freddezza tra il sindaco Virginio Merola e il ministro Gianluca Galletti

dall'aggettivo «subdolo» usato da Merola nei suoi confronti: «È il contrario, io parlo apertamente – afferma –. L'ho vissuta come un'offesa personale. Non me l'aspettavo». Il ministro si dice an-

LE FRASI

«Da Virginio offese personali»
La replica: «Devo governare, basta chiacchiere»

che «stupito che il livello della dialettica politica si sia così abbassato».

Merola, prima delle dichiarazioni di Galletti aveva assicurato: «Il rapporto è quello di sempre». Dopo, il sindaco ha replicato secco a chi gli chiedeva un commento: «Devo lavorare, sto lavorando mol-

to per la mia città, non ho più tempo per le chiacchiere».

Oggi è previsto il terzo incontro in pochi giorni fra Galletti e Merola. I due – che ieri all'assemblea dell'Ance si sono stretti la mano, senza scambiare una parola – si troveranno fianco a fianco per l'accensione del nuovo impianto d'illuminazione delle Due Torri, donato dall'Ascom.

IL MINISTRO – accusato da Merola di «sproloquiare parlando a vanvera» – non mancherà di dire la sua sulla città. «Non mi piacciono le risse da cortile – afferma –. Ma non rinuncerò, prima di tutto come cittadino, a dire ciò che penso» dell'amministrazione comunale. «È un diritto che nessuno mi può togliere».

Luca Orsi

IL COMMENTO

di VALERIO BARONCINI

O SI (RI)CAMBIA O SI VA A CASA

C'E' CHI dice che il sindaco Virginio Merola lavori meglio sotto pressione, ma questo è decisamente troppo. Dopo le tegole delle inchieste della Procura per il pasticcio e l'indolenza sulle occupazioni, arriva ora una legnata – politica e di popolarità – peggiore. Il sindaco e tutti gli amministratori, dalla Città Metropolitana alla Regione, con il loro progettino di allargamento dell'A14 con annesso tram, sono stati massacrati sulla pubblica piazza da Autostrade. O si fa il Passante, o vi attaccate (stando in tema) al tram dei desideri: niente soldi, progetti da rivedere, conti da rifare, Unione Europea da ricontattare, altri quindici anni di bla-bla-bla, chili di burocrazia, e intanto noi bloccati in tangenziale e in autostrada. Tanto, alla fine, a chi amministra va sempre bene. Se il sindaco e la Regione non riusciranno nell'impresa di rifar cambiare idea ad Autostrade, c'è una sola strada: porta dritta verso casa. Ci chiedevamo come ci si potesse fidare di amministratori che per anni sostengono un progetto e dopo cinque minuti dall'ultimo urrà cancellano il mantra urbanistico invocato dagli anni Ottanta; ora ci chiediamo come sia possibile presentarsi al voto se l'ennesima 'mossa del cavallo' non aveva nemmeno una base concreta concordata con chi quel 'cavallo' lo deve pagare. Nel 'Tram che si chiama desiderio', a teatro, la protagonista Blanche recitava così: «Chiunque voi siate, ho sempre confidato nella gentilezza degli estranei». Errore. E Merola e soci ora lo sanno benissimo.



I COSTRUTTORI si aggrappano al Passante Nord. Se non si farà, «Bologna rischia di diventare un inferno trasportistico, un territorio da evitare», avverte Luigi Amedeo Melegari (nella foto), presidente dell'Ance, durante l'assemblea annuale. Bocciano il progetto di Passante, afferma, «ci pare che i sindaci siano stati frettolosi e che, per ragioni legate alla ricer-

PEOPLE MOVER

C'È PIÙ TEMPO PER REALIZZARE LA NAVETTA: IL COMUNE INFATTI HA PROROGATO LA DATA PER GLI ESPROPRI ALL'8 DICEMBRE 2017

IL PROGETTO

L'ITER DEL PASSANTE NORD È DURATO 12 ANNI MA QUALCHE GIORNO FA I SINDACI L'HANNO BOCCIATO VOTANDO UN'ALTERNATIVA

L'ASSESSORE REGIONALE

RAFFAELE DONINI (CONTRARIO AL PASSANTE): «ANDREMO AL TAVOLO DEL MINISTRO PER ESPORRE LE NOSTRE CONSIDERAZIONI»



«Senza Passante niente fondi» Autostrade gela Merola

Tomasi: «Lo stanziamento non si può dirottare»

di **LUCA ORSI**

UNA pietra tombale su ogni possibile progetto alternativo al Passante Nord. La posa – con garbata fermezza e precisione da ingegnere – Roberto Tomasi (nel tondo), direttore generale nuove opere di Autostrade. Nel 2010, ricorda, la Commissione europea mise a disposizione 1,3 miliardi di euro per un progetto (il Passante Nord) «ausiliario per l'A14, la cui sede e struttura rimangono immutate». Tomasi avverte: «L'allocatione economica è per scopo e per oggetto». Poi traduce: «Non possiamo fare altro con quel miliardo e 300 milioni».

Una doccia gelata per i sindaci metropolitani, Virginio Merola *in primis*, che qualche giorno fa hanno bocciato il Passante Nord, ipotizzando una soluzione alternativa con intervento in sede su tangenziale e A14. Stando ai fatti, i soldi ci sono soltanto «per un progetto funzionale all'A14».

In ogni caso, il manager di Autostrade conferma che «il confronto

continuerà nei prossimi giorni sul progetto oggetto degli accordi». Quello del Passante Nord. Se si vorrà fare altro, bisognerà azzerare tutto l'iter – durato circa dodici anni – che ha portato al progetto oggi sul tavolo.

Per ipotizzare una soluzione alternativa, spiega Tomasi, oltre a «verificare la posizione della Commissione europea», occorrerà «ridefinire gli accordi di sviluppo, rivedere

LE REGOLE

«Quel miliardo e 300 milioni è legato ad un'opera precisa. Altrimenti, si ricomincia»

i piani di pianificazione urbanistica territoriale (di cui il Passante è parte), valutare e mettere a confronto l'impatto ambientale delle due soluzioni».

Tomasi fa la cronistoria di un progetto le cui origini affondano addirittura nel 1989. Una lunga serie di bocciature, veti incrociati e

lungaggini burocratiche ha portato alla situazione attuale. «È una lunga storia di buoni propositi – commenta Tomasi –. Ma senza tempi certi, una storia di buoni propositi diventa una storia di grandi insuccessi».

IL MESSAGGIO è chiaro. «Autostrade vuole essere costruttiva», assicura il manager. «Ma ho voluto ricordare che il problema è complesso. E non vorrei che tra 15 anni ci fosse qua qualcun altro, al mio posto, a rifare gli stessi discorsi».

Raffaele Donini, assessore regionale ai Trasporti, favorevole a un'alternativa al Passante, è fermo sulle proprie ragioni: «Autostrade dice educatamente quelle cose, noi al tavolo con il ministro esporremo le nostre considerazioni». Di certo, afferma, «dobbiamo risolvere il problema del nodo bolognese, senno' tra dieci anni saremo alla congelazione».

ANCE I COSTRUTTORI CONTRO IL 'CONSUMO ZERO' DEL SUOLO: «INSOSTENIBILE»

«Se manca quell'infrastruttura sarà un inferno»

ca di consenso e di compromessi nell'immediato, abbiano assunto una scelta conservativa priva di una visione lungimirante sul futuro». Invece, non c'è tempo da perdere. E i costruttori chiedono agli

amministratori «di assumere scelte responsabili, coerenti, coraggiose non limitate a una visione di breve periodo». Senza contare, ricorda Melegari, che a breve si ricongiungeranno sul nodo bolo-

gnese 16 corsie provenienti dai diversi assi autostradali. «Il nodo di Bologna, con al massimo tre corsie autostradali e due o tre tangenziali, strangolerà i flussi di traffico con interminabili code», con-

clude Melegari. I costruttori bocciano anche l'idea del «consumo zero» del suolo, chiedendo di non cancellare i progetti già pianificati, ma di riverderli con un «uso del suolo sostenibile».

