

LA GELATA DI AUTOSTRADE

IL MANAGER TOMASI, AL CONVEGNO ANCE: «QUEL MILIARDO E 300 MILIONI È LEGATO AD UN'OPERA SPECIFICA. NON SI PUÒ DIROTTARE»

IL RISCHIO

E' QUELLO DI DOVER AZZERARE TUTTO L'ITER: DALLA POSIZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA FINO ALLA PIANIFICAZIONE E ALL'IMPATTO AMBIENTALE

IL MONITO DEI COSTRUTTORI

MELEGARI, PRESIDENTE ANCE: «SENZA IL PASSANTE IL NODO DI BOLOGNA DIVENTERÀ INFERNALE. SARÀ EVITATO»

LE TAPPE**1999**

La convenzione

Si prevedono la terza corsia sull'A14, il miglioramento di sette svincoli, la realizzazione dello svincolo Fiera (A14) e di quello La Muffa (A1)

2002

La prima ipotesi

Un accordo fra Ministero, Regione e Provincia prevede la realizzazione del Passante Nord e annulla l'ampliamento dell'A14

2004

Il Piano provinciale

La Provincia approva il Piano di coordinamento (Ptcp) che inserisce il Passante Nord come «opera di rilevanza strategica»

2010

Il parere della Ue

La Commissione dice sì al Passante realizzato da Autostrade purché «sia ausiliario all'A14, la cui sede e natura rimangono immutate»

2013

Il tracciato

Su indicazione del ministero dei Trasporti, Autostrade progetta l'opera sulla base del corridoio proposto dai Comuni

2015

Progetto preliminare

Autostrade lo presenta ai Comuni interessati dal passaggio del Passante Nord. Il 10 novembre, i sindaci, Virginio Merola in testa, lo bocchiano

«Non perderemo i fondi del Passante Lo stop di Autostrade è risolvibile»

Merola fiducioso. La Società ribadisce: «Impossibile ogni alternativa»

CONVINCERE Autostrade che un'alternativa al Passante Nord è possibile. È l'obiettivo di Virginio Merola, capofila dei sindaci metropolitani che hanno bocciato il progetto dell'opera, proponendo un intervento in sede su A14 e tangenziale.

La frenata di Autostrade («se salta il Passante si azzerano tutto e si perdono i finanziamenti»), che resta ferma sulle sue posizioni, non spaventa Merola: «I temi sollevati, da quelli della Commissione europea a quelli della Valutazione d'impatto ambientale e quelli urbanistici – commenta – sono tutti risolvibili e ne daremo documentazione». I tempi, però, rischiano di essere lunghi. «Il vero tema è approfondire il percorso alternativo», afferma Merola. E, assicura, «il tema dei tempi non ci è estraneo ed è stato

anche decisivo sul fatto di convincerci a lavorare sull'attuale tracciato».

Il sindaco confida nell'appoggio del governo: «Avrà un ruolo decisivo. Intanto condivido la posizione del ministro Graziano Delrio, che

**L'ASSESSORE REGIONALE
Raffaele Donini: «Interesse di tutti risolvere il nodo
Gli ultimatum non servono»**

tiene aperte tutte le possibilità». Anche Raffaele Donini, assessore regionale ai trasporti, cerca di guardare «il bicchiere mezzo pieno». Cioè il fatto che Autostrade abbia «espresso la volontà di collaborare in modo costruttivo». Nei prossimi

giorni riprenderà il confronto in sede ministeriale.

DONINI si dice «certo che otterremo la disponibilità del ministero e di Autostrade di studiare insieme con noi una soluzione definitiva» per il nodo bolognese, «partendo dalla valutazione sull'alternativa in sede» su A14 e tangenziale.

L'assessore manda un messaggio ad Autostrade: «Non è possibile, dopo anni di discussioni inconcludenti, percorrere l'ultimo miglio con un 'prendere o lasciare'».

Dopo avere verificato «le molte criticità» presenti nel progetto preliminare del Passante Nord, «crediamo sia giusto valutare un'alternativa».

Puntando «sulla collaborazione istituzionale tra governo, Regione, Città metropolitana e sulla volon-

tà comune di risolvere in modo definitivo e strutturale il nodo di Bologna».

GIUSEPPE Paruolo, consigliere regionale del Pd, ritiene che la posizione di Autostrade sia viziata da evidenti interessi di parte. E invita a intavolare la discussione «in modo costruttivo, senza diktat argomentati in modo improbabile».

Le obiezioni sollevate da Autostrade all'assemblea dell'Ance, commenta Paruolo, «hanno l'obiettivo di sedersi al tavolo della trattativa nella posizione più forte possibile». Ma è bene che Autostrade «sappia, con simpatia, che non abbiamo l'anello al naso e proprio perché conosciamo la storia non ci sfugge anche la loro rilevante fetta di responsabilità».

Luca Orsi

**LUNGI, SEGRETARIO CGIL**

«Situazione sconcertante Finanziamenti essenziali»

LO STOP di Autostrade al 'dirottamento' su altra opera del miliardo e 300 milioni previsti per il Passante Nord («si possono usare solo per quello») è «sconcertante» per la Cgil. «Se il finanziamento previsto saltasse – afferma il segretario Maurizio Lunghi – c'è da chiedersi perché, prima di decidere di fermare l'opera, gli amministratori non abbiano valutato, con l'attenzione dovuta, quali condizioni vi potevano essere nello spostare il finanziamento su un altro progetto».

Lunghi avverte: «Non ci si può permettere una sottovalutazione di questo tipo, perché stiamo decidendo il futuro della Città metropolitana, il suo grado di sviluppo e di attrattività degli investimenti e la partita si gioca sul più importante snodo della mobilità d'Italia». I sindaci e la Regione «saranno inevitabilmente giudicati su quanto emergerà dal confronto con il ministro Delrio». Ma, fin d'ora, la Cgil ribadisce «ciò che diciamo da tempo: tutto si può fare, tranne che perdere i finanziamenti e poi trovarci nell'immobilismo assoluto». Lunghi ripropone quanto detto dal ministro dell'Ambiente Gianluca Galletti: «Non possiamo continuare a convivere con una concentrazione di polveri sottili tra le più alte d'Europa e con continui ritardi sui tempi di attraversamento della città».

Il Comitato: «Bocciato il tram, non il progetto alternativo»

RINUNCIARE al Passante nord non significa perdere 1,3 miliardi di euro: continua a sostenere il Comitato che si batte contro l'infrastruttura. Quei soldi, sostiene, sono stati stanziati per superare la congestione del nodo di Bologna. E dunque in realtà Autostrade «non ha bocciato la proposta alternativa, ma ha ricordato che i soldi sono primariamente per risolvere i problemi di A14 e tangenziale

(ed opere viarie collegate), non per altre iniziative, con riferimento al tram». E quindi, aggiungono Gianni Galli e Severino Ghini per il Comitato, «ora si dovrà lavorare per aggiornare l'accordo di luglio che prevedeva solo il Passante, usando sempre quel miliardo e 300 milioni. Per l'Ue tra l'altro un potenziamento in sede della tangenziale-autostrada non è mai stato un problema».