

Grandi opere, una Caporetto

Metrò appeso a un filo, Passante nord in panne, pochi soldi per i nodi Naccari e Orsi
a pagina 2 e 3

«A queste condizioni il metrò non si può fare»

All'assemblea dei costruttori Cancellieri chiede aiuto al ministro **Matteoli**.
«Tremonti non ci consente di sfiorare il Patto»

LUIGI AMEDEO MELEGARI

E' UNA DOCCIA FREDDA:
IL QUADRO FINANZIARIO
E' MOLTO COMPLESSO

IL QUADRO

Restano al palo tutte
le infrastrutture: dal Passante
fino a Rastignano e Casalecchio

SIMONETTA SALIERA

PENSARE OGGI A UN'ALTERNATIVA
E' INUTILE E SI RISCHIA SERIAMENTE
DI PERDERE DENARI PUBBLICI

TIZIANO GIROTTI

IL PANORAMA E' PREOCCUPANTE
E' TEMPO CHE SU BOLOGNA
SI CAMBI ATTEGGIAMENTO

di MATTEO NACCARI

METRÒ appeso a un filo, incognite sul Passante nord, soldi insufficienti per i nodi di Rastignano e Casalecchio. E' un quadro nero per le desiderate infrastrutture bolognesi quello dipinto ieri mattina all'assemblea dei costruttori edili. Appuntamento, organizzato da Ance Bologna nella sede di Unindustria di via San Domenico, che ha avuto come ospite **Altero Matteoli**, oltre a numerosi addetti ai lavori e rappresentanti delle istituzioni. E proprio al ministro delle Infrastrutture si è rivolto il commissario, Anna Maria Cancellieri, lanciando un grido d'allarme sulla metropolitana: «Tecnicamente, in queste condizioni non è possibile farla».

IL PUNTO è sempre lo stesso: i stretti vincoli del Patto di stabilità, che impongono un rigido tetto di spesa alle amministrazioni. Cancellieri aveva pensato di aggirarli spalmando negli anni la quota in capo al Comune, poco più di 100 milioni da aggiungere ai 267 assicurati da Roma, per realizzare la prima tratta tra Fiera e stazione e la seconda al grezzo (non completa) fino al

Maggiore. Però il piano è naufragato alle ultime riunioni tecniche a Roma: il commissario, dopo aver ricordato di aver «sposato l'idea della metropolitana» e di aver lavora-

to per poter viaggiare verso i cantieri, spiega che «i problemi sono col ministero del Tesoro: non ci sono deroghe al Patto di stabilità. L'opera intera è pari ai quattro quinti dell'intero bilancio di parte corrente del Comune. E quindi se non si ha una norma specifica che deroghi al Patto, noi dovremo chiedere a Bologna per i prossimi 10-20 anni sacrifici che non può reggere». Tradotto: allo stato attuale il metrò non si fa. E così parte un appello, guardando prima il ministro, «sappiamo che lei è qui perché vuole dare risposte importanti a Bologna»,

e dopo i parlamentari, chiedendo «una forte azione perché vengano date queste deroghe». Ma «va fatto subito, siamo già indietro» chiude, segnalando che la situazione è uguale a «Milano per il metrò in vista dell'Expo e a Napoli». Comunque «ci proveremo ancora». L'appello è stato raccolto dal parlamentare del Pdl Fabio Garagnani e da quelli del Pd, capeggiati da Walter

Vitali. **Matteoli** però è sembrato più ottimista, dopo aver ricordato

che il Cipe (Comitato interministeriale di programmazione economica) ha stanziato 267 milioni per il metrò: «Stiamo verificando col commissario come dare compiutezza alla decisione del Cipe, superare i vincoli procedurali e bandire la gara entro l'anno».

MA AL CENTRO della discussione, come invocato da Luigi Amedeo Melegari, presidente dell'Ance, c'era anche il Passante nord, mega bypass autostradale da 41 chilometri, che da anni attende un via libera dall'Unione europea: si punta ad affidare direttamente i lavori ad Autostrade per l'Italia senza passare dalla prevista gara d'appalto aperta a tutti. Fiducioso **Matteoli**: «Ritengo sia possibile ottenere un'indicazione positiva da parte dell'Ue, alla quale ho cercato di di-



mostrare la singolarità del nodo e la disponibilità a trovare insieme una soluzione corretta e coerente alla normativa comunitaria». Ma la risposta non è ancora arrivata. E intanto Autostrade, spiega l'amministratore delegato Giovanni Castellucci, ha presentato a Bruxelles un'ipotesi di potenziamento fuori sede dell'attuale tracciato, «compatibile con le prescrizioni dell'Europa». Un piano bis tutto da vedere. Ciliegina sulla torta l'accenno di

Matteoli alle criticità dei nodi di Rastignano e Casalecchio: il primo costa 68 milioni, ma a disposizione ce n'è solo 14, il secondo tra i 190 e i 230, però pronti sono solo 150.

INSOMMA, «una doccia fredda», osserva Melegari che però non si dà per vinto: «Raccoglieremo il testimone per altre iniziative e cercheremo di portare queste infrastrutture a Bologna». Anche perché, «sono fondamentali per proiettare la città nel futuro», insieme con servizio ferroviario metropolitano, Cavis e People mover. «Senza infrastrutture, è l'intero sistema che va in crisi» mette in guardia Maurizio Marchesini, presidente di Unindustria.

LE CIFRE

1000

PASSANTE NORD

I milioni stimati per realizzare il bypass autostradale di 41,5 chilometri a nord della città. Tempo di realizzazione: 9-10 anni



400

METROPOLITANA

I milioni necessari a realizzare la prima tratta: Fiera - Stazione. L'investimento del Comune è di 110 milioni



68

NODO RASTIGNANO

I milioni stimati per costruire la mini variante della Futa, fra Bologna e Rastignano. Il nodo di Casalecchio costa 190-230 milioni