

Viabilità La prossima settimana la firma con Autostrade per l'allargamento in sede. Merola: «Ho la biro pronta»

Passante, Delrio lancia i cantieri

Il ministro: «Opera simbolo, lavori al via già nel 2017». Intorno un bosco di 400 ettari

di **Olivio Romanini**

Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio dà l'annuncio che la città si aspettava: c'è l'accordo sulla realizzazione del Passante di mezzo, la terza corsia di tangenziale e autostradale per quindici chilometri. La firma dell'accordo arriverà a Roma nei prossimi giorni e per

Delrio «i cantieri possono aprire nel 2017». Pronto a firmare il sindaco Merola che tra le opere di mitigazione conferma la realizzazione di una fascia boscata di 400 ettari. «Questa è l'ultima opera che era da sbloccare — ha detto il sindaco — e sarà il simbolo della città metropolitana». Anche il governatore Stefano Bonaccini parla di «grande notizia».

a pagina 2

Primo piano | Il futuro della città

Delrio «apre» il Passante di mezzo Merola esulta: «Pronto a firmare»

Il ministro: «È un'infrastruttura che risolve anche altri nodi. I cantieri potrebbero partire già nel 2017»

L'annuncio che la città si aspettava è arrivato: il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ieri ha confermato che c'è l'accordo sulla realizzazione del Passante di mezzo e ha aggiunto che i cantieri potranno aprire già nel 2017. Sono passati 147 giorni dal giorno in cui il sindaco Merola annunciò l'abbandono al Passante autostradale Nord, un battito d'ali di farfalla quando si parla di grandi opere, soprattutto se si considera che il dibattito sull'infrastruttura precedente durava da quindici anni.

L'annuncio è arrivato ieri a margine del convegno a Palazzo Re Enzo sulla Città metropolitana con tutta la classe dirigente. «Il passante si farà — ha detto il ministro Delrio insieme al sindaco Merola — ieri abbiamo avuto un incontro molto proficuo. Siamo pronti, il progetto è pronto. Abbiamo risolto gli ultimi nodi, spero che il sindaco trovi il tempo di venire a Roma per firmare l'accordo tra una settimana, dieci giorni al massimo, per dare certezza vera a un'opera attesa da troppo tempo». E ancora: «Il Passante di mezzo è una soluzione buona veramente perché

ci consente di stare sul tracciato esistente e di risolvere altri nodi sulla viabilità del territorio». Ma soprattutto Delrio stupisce tutti indicando una tempistica di apertura dei cantieri molto ravvicinata: «Credo che se lavoreremo intensamente si possa terminare la progettazione in tempi non lunghissimi e vedere l'inizio dei cantieri già nel 2017».

Il sindaco Merola ha incassato, un discreto assist a due mesi dal voto: «Grazie ministro, io ho la biro pronta per la firma. Sono molto soddisfatto, è stato un ottimo lavoro. Contemporaneamente saranno risolti i problemi di viabilità e di adduzione con il sistema della tangenziale sollevati dai nostri sindaci». E infine: «Risparmieremo parti di terreno agricolo che sarebbero state cementificate e realizzeremo attorno alla nuova infrastruttura una fascia boscata di 400 ettari». Ci sarà tempo per i dettagli nei prossimi giorni e per mettere nero su bianco tutte le opere di adduzione. Il Passante di mezzo prevede la realizzazione di una terza corsia della tangenziale e una terza corsia dell'autostrada (oggi c'è

quella dinamica) dall'uscita 3 fino a San Lazzaro per una lunghezza di 15 chilometri; l'opera al netto delle mitigazioni e delle altre infrastrutture costa circa 600 milioni di euro e verrà realizzata da Autostrade.

Tra i molti volti sorridenti di ieri c'erano anche quelli dell'assessore regionale ai Trasporti, Raffaele Donini e di quello metropolitano, Irene Priolo che hanno partecipato alla maratona per strappare l'accordo. «Il via libera definitivo al Passante di Bologna è una grande notizia, un obiettivo centrato. Come promesso siamo arrivati al risultato in tempi rapidi e abbiamo trovato una soluzione per un nodo infrastrutturale strategico per tutto il Paese» ha detto il governatore Stefano Bonaccini.



Peso: 1-10%,2-62%

Merola ha poi annunciato l'accordo raggiunto anche alla platea del piano strategico metropolitano: «Quest'opera è il simbolo concreto della nuova idea di città metropolitana — ha detto — ma siccome si attraversa sempre la democrazia ora apriremo un confronto pubblico e di partecipazione con procedure disciplinate e chiunque potrà fare le osservazioni che ritiene».

I problemi non mancheranno perché quest'opera, una volta realizzata, diminuirà la congestione da traffico ma concentrerà tutto l'inquinamento prodotto dall'attraversamento di tangenziale e autostrada sulla città. Un aspetto che ieri ha sfiorato il segretario della Cgil, Maurizio Lunghi («Serve una grande attenzione

alla salute dei cittadini visto che l'intervento viene fatto nel cuore della città»). Al netto di questo non secondario aspetto con l'ok al Passante di mezzo si chiude davvero una stagione perché anche l'ultimo tassello rimasto aperto nel rischio infrastrutturale va al suo posto.

Ha ragione dunque Merola quando dice che questa era l'ultima opera da sistemare e ora in campagna elettorale potrà ripetere di aver chiuso i conti con il passato. Al posto del Cavis è arrivato il Crealis, i cantieri del People mover sono in corso di realizzazione. Certo non tutto è andato a meraviglia: i parcheggi previsti non sono stati realizzati e Bologna ha rinunciato per sempre al metrò dirottando i fondi sul

servizio ferroviario metropolitano che deve essere ancora completato dopo 19 anni.

Ma ieri è finita un'epoca, un periodo maledetto sulle opere pubbliche, fatto di viaggi della speranza a Roma, di stop and go, di occasioni mancate. Anche per questo quello di ieri sarebbe stato un giorno felice anche per chi si era battuto invano per realizzare il Passante autostradale Nord, l'ex vicepresidente della Provincia Giacomo Venturi.

Olvio Romanini
@olviromanini
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● A ottobre dell'anno scorso, i tecnici di Autostrade hanno presentato l'ennesima versione del tracciato del Passante Nord. Il by pass autostradale sulla A 14 doveva essere lungo 37,5 km e attraversare 11 Comuni da Zola Predosa a San Lazzaro

● Il progetto ha sollevato la contrarietà dei sindaci dei Comuni coinvolti, con in testa il primo cittadino di Bologna Virginio Merola, che hanno deciso di bocciare l'opera

● Dopo una lunga mediazione, si è arrivati a un accordo per la realizzazione del «Passante di mezzo» che prevede l'allargamento in sede dell'autostrada e della tangenziale

Il sindaco Siccome si seguono sempre le regole della democrazia ora apriremo un confronto pubblico



Lunghi (Cgil) Serve grande attenzione alla salute dei cittadini visto che l'opera viene fatta nel cuore della città

15

I chilometri del tracciato del Passante di mezzo. La terza corsia di autostrada e tangenziale verrà realizzata dall'uscita 3 fino a San Lazzaro

400

Gli ettari di fascia boscata che verranno realizzati attorno alla nuova infrastruttura. Si tratta del più importante intervento di mitigazione previsto

600

I milioni di euro previsti per il costo della realizzazione dell'opera. A questi vanno poi aggiunti i costi per la realizzazione delle opere di adduzione e di mitigazione



Peso: 1-10%,2-62%

IL PIANO STRATEGICO METROPOLITANO

Ambiente, sanità, industria
Attrazione: i sette punti
che faranno grande Bologna

di Daniela Corneo

Trasformare la Bologna metropolitana in un luogo capace di attrarre nuovi cittadini che scelgono di vivere qui «perché trovano condizioni accoglienti e stimolanti di vita e di lavoro». È l'obiettivo ambizioso che sintetizza i nuovi punti del Piano strategico metropolitano. La «Bibbia» della Metropoli del futuro.

E allora attenzione all'ambiente, che significa trasporti meno inquinanti. Potenziamento delle eccellenze, prime fra tutte le strutture sanitarie e l'università. Investire nel turismo — sem-

pre più una risorsa — con l'obiettivo di raddoppiare le presenze straniere entro il 2025. Ma non dimenticare l'accoglienza, quella che produce un'altra ricchezza, come auspica Zuppi.

a pagina 3

Piano strategico, i nuovi obiettivi

La Metropoli che verrà
Dalla sanità al manifatturiero
le sette regole dell'attrazione

La parola chiave della Città metropolitana 2.0 è soprattutto una: attrazione. È questo il filo rosso che lega i 7 obiettivi elencati dal nuovo Piano strategico individuati dal capoluogo emiliano e dai Comuni della provincia: trasformare la Bologna metropolitana in un luogo capace di attrarre nuovi cittadini che scelgono di vivere qui, «perché trovano condizioni accoglienti e stimolanti di vita e di lavoro», si legge nella «Bibbia» con le linee di indirizzo. Ma non solo: la Città metropolitana ha anche «l'obiettivo di aumentare il numero di turisti del 25% al 2025, con una presenza di arrivi stranieri di più del 50%».

Quindi la nuova Metropoli dovrà essere prima di tutto accogliente. «L'accoglienza è il nostro futuro, il vero rischio è restare chiusi — ha detto l'arcivescovo Matteo Zuppi nella video-intervista proposta ieri alla platea della Città metropolitana —: bisogna moltiplicare

nella città i luoghi di incontro. Saremo sempre più una città al plurale, ma non senza identità». Un obiettivo, quello di diventare una città attrattiva e accogliente, che secondo i Comuni della Città metropolitana si raggiungerà lavorando su diversi fronti. Primo fra tutti: l'ambiente. Che è considerato una priorità anche dai cittadini metropolitani che hanno compilato 1.712 questionari. Bisogna lavorare alla «rigenerazione urbana e ambientale per città belle, sicure e sane» e investire sulla mobilità, puntando ad abbattere l'inquinamento.

E dopo l'attenzione per l'ambiente ci sono le grandi eccellenze della Bologna metropolitana da preservare e da rilanciare: la cultura, il settore manifatturiero e il sistema sanitario. Tutti fiori all'occhiello che diventeranno i «sorvegliati speciali» della Città metropolitana 2.0. «L'accesso alla conoscenza dovrà essere aperto, libero e facile — si legge tra

gli obiettivi — e il sistema educativo dovrà essere equo e paritario dalla prima infanzia all'università». È stato Mirko Degli Esposti, prorettore vicario dell'Alma Mater, a delineare il futuro rapporto tra Università e Città metropolitana: «Bologna deve essere sempre più ricca di servizi: noi metteremo a disposizione il nostro enorme capitale umano, ma per competere abbiamo bisogno che gli strumenti per accedere alle risorse siano più semplici, adesso le regole sono un po' barocche».

Ha chiesto invece uno sforzo per razionalizzare le eccellenze



Sezione: DICONO DI NOI

sanitarie Chiara Gibertoni, direttore generale Ausl Bologna: «C'è la necessità di specializzare l'offerta ospedaliera e di ridurre le duplicazioni». Sindacati e associazioni economiche hanno garantito la loro collaborazione al Piano strategico. «Ma va aumentata l'occupazione», ha detto Maurizio Lunghi, segretario generale Cgil Bologna.

Unirsi e razionalizzare. Questo il messaggio del sindaco Virginio Merola: «L'obiettivo è di arrivare a unire 53 Comuni — ha detto —: unirsi significa spendere meno per la gestione

e più per i cittadini. Bisogna snellire le procedure, per questo pensiamo a un nuovo regolamento urbanistico unico». Per Merola, quindi «la rigenerazione urbana sarà l'obiettivo principale»: un contenitore dentro cui il sindaco ha messo il Servizio ferroviario metropolitano, la nuova rete di filobus, il restyling della Fiera, il nuovo Caab, l'estensione della banda larga. «Conviene che facciamo insieme — ha concluso i lavori Graziano Delrio, ministro dei Trasporti — abbandonando un pezzo delle nostre autonomie. Le Città metropolitane sono la

chiave dell'attrattività degli investimenti e Bologna l'ha capito, per il Paese questa città è una speranza».

Daniela Corneo

Gibertoni
C'è la
necessità
di
specializzare
l'offerta
ospedaliera
e di ridurre
le
duplicazioni

Degli Esposti
L'Ateneo
mette a
disposizione
un enorme
capitale
umano ma
servono più
servizi

Le aree di intervento



L'università

Uno dei poli di attrazione della Metropoli è senza l'Ateneo: il prorettore Degli Esposti ha chiesto uno sforzo per rendere più semplici «gli strumenti per accedere alle risorse». «Ora le regole sono un po' barocche», ha detto.



I trasporti

Tutela dell'ambiente vuole dire trasporti. Mezzi sempre meno inquinanti. L'obiettivo è questo, con un potenziamento del sistema ferroviario metropolitano e della nuova rete di filobus a Bologna, priorità secondo il sindaco Merola.



Fiera

Il restyling della Fiera è uno degli obiettivi indicati dal sindaco Virginio Merola nel «calderone» della «rigenerazione urbana». Non meno importante il futuro del Caab, con la città del cibo (Fico) e l'estensione della banda larga a tutto il territorio



Peso: 1-6%,3-48%

La firma in una settimana

Delrio sblocca il Passante: «Cantieri al via già nel 2017»

ARMINIO ■ A pagina 7



IL NODO DEI TRASPORTI

Passante, c'è l'ok Delrio: «I cantieri? Puntiamo al 2017»

*Merola: «Promessa mantenuta
L'opera tra 400 ettari di bosco»*

di SIMONE ARMINIO

«IL PASSANTE si realizzerà. E se lavoreremo intensamente vedremo i cantieri già nel 2017». L'annuncio del ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio (ieri a Palazzo Re Enzo per un convegno della Città metropolitana) alla fine c'è stato davvero. Il via libera al nuovo progetto, che prevede l'ampliamento in sede dell'attuale tracciato di tangenziale e autostrada, era atteso dallo scorso novembre. Da quando il sindaco Virginio Merola, per dar seguito alle

proteste nei comuni interessati, aveva improvvisamente mandato in soffitta il Passante Nord e battezzato la nuova soluzione: il 'Passantino', o 'Passante di mezzo'. Un'ampliamento del nodo esistente di tangenziale e autostrada. Sui nomi il ministro Delrio non si è addentrato («Passantino? E cos'è?»), e per non sbagliare ha parlato di Passante e stop. Confermando la scelta di rimanere sul tracciato esistente: «Una soluzione che credo veramente buona – conferma –, perché permette di stare sui tracciati esistenti e di risolvere altri nodi di viabilità molto importanti. Per questo siamo soddisfatti».

È DEL MINISTERO la regia di un'interlocuzione tra Regione, Città Metropolitana e Comune da un lato, e Autostrade dall'altro, che non aveva preso benissimo il cambio in corsa di Merola, dopo



Peso: 1-5%,47-56%

l'arrivo di tutti i via libera possibili e immaginabili, Unione Europea compresa.

«**IERI** (martedì; ndr) c'è stato un incontro molto proficuo – ammette Delrio –, in cui tutti i nodi sono stati sciolti. Perciò siamo pronti: adesso mi aspetto solo che il sindaco trovi il tempo di venire a Roma per firmare l'accordo definitivo». Merola, di fianco a lui, ci scherza su e tira fuori una biro: «Anche io sono pronto». Poi conferma: «La prossima settimana ci vedremo per siglare l'accordo. Ci eravamo impegnati a raggiungere questo risultato in tempi brevi e abbiamo centrato l'obiettivo». I vantaggi del cambio? «Saranno risolti i te-

mi di viabilità della tangenziale e risparmieremo il terreno agricolo che con l'altro progetto sarebbe stato cementificato». Chi abita a ridosso della tangenziale non è che faccia salti di gioia. Ma il sindaco rassicura: «abbiamo previsto 400 ettari di bosco di mitigazione attorno all'opera», e guarda avanti: «Era l'ultima opera infrastrutturale che avevamo in arretrato».

E POICHÉ il collante del nuovo corso metropolitano non possono che essere le infrastrutture, ecco che l'assessore regionale ai Trasporti, Raffaele Donini, oltre al Passante cita il People Mover e «le altre opere in naftalina da tempo». L'annuncio di Delrio è «una grande notizia» anche per il governatore Stefano Bonaccini, perché, spiega «premia la caparbietà di tutti per arrivare in tempi rapidi a una soluzione, come promesso». Il segretario Cgil, Maurizio Lunghi, si compiace di «una decisione condivisa tra le istituzioni».

ma poi chiede attenzione «agli impatti sulla salute dei cittadini». Più tiepida la presidente di Legacoop, Rita Ghedini («abbiamo da sempre posto un solo tema: che la soluzione ci sia, sia efficace e certa nei finanziamenti e nei tempi di realizzazione»), mentre Lanfranco Massari di Confcooperative parla di «bella giornata per Bologna per la nostra Regione», specificando che Confcooperative «ora tifa per la rapida attuazione dell'allargamento del nodo esistente» e che, dopo «aver perso 15 anni si possa tra pochissimo tempo circolare sul nuovo Passante bolognese». Il sindaco di Imola, Daniele Manca, invece, già che c'è rilancia: «Bene per Bologna, ma ora chiediamo che venga realizzata anche la quarta corsia autostradale tra Bologna e Ravenna».

IL PROGETTO

MANDATA IN SOFFITTA
LA BRETTELLA DI 34 CHILOMETRI
ATTRAVERSO LA PIANURA

LE POLEMICHE

CONTRO IL PASSANTE NORD
ERA NATO UN COMITATO
CONTRARI ANCHE I SINDACI

STEFANO BONACCINI

«L'ok all'opera è il risultato
di un lavoro sinergico
tra tutti gli attori coinvolti»



TANGENZIALE

Verrà ampliata, così come l'autostrada che le passa in mezzo, e attorno verranno realizzate fasce boscate



Peso: 1-5%,47-56%

IL MINISTRO IERI IN CITTÀ

C'è il via libera al Passantino Delrio sblocca l'investimento

«**S**i farà». Le due parole che Bologna attendeva da almeno quindici anni, una sorta di "fiat lux" in declinazione politico-amministrativa, sono state pronunciate ieri dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Accanto a lui Virginio Merola gongola e mette in cantiere un altro abbuono per la campagna elettorale. Dopo il "caso Civis" e il "caso People mover", è risolto anche l'ultimo dei conti in sospeso che la città si trascinava da tempo: il Passante opportunamente ribattezzato "di mezzo".

VARESI A PAGINA V



Le infrastrutture



Peso: 1-18%,5-56%

Ok al Passante di mezzo Delrio: "Lavori nel 2017"

«SI farà». Le due parole che Bologna attendeva da almeno quindici anni, una sorta di "fiat lux" in declinazione politico-amministrativa, sono state pronunciate ieri dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Accanto a lui Virginio Merola gongola e mette in cantiere un altro abbuono per la campagna elettorale. Dopo il "caso Civis" e il "caso People mover", è risolto anch'ultimo dei conti in sospeso che la città si trascinava da tempo: il Passante opportunamente ribattezzato "di mezzo" per via del fatto che sarà rafforzata l'attuale sede di tangenziale e autostrada senza cementificare la pianura come nell'ipotesi del percorso a nord. Martedì scorso l'incontro definitivo in Regione tra i rappresentanti del ministero, di Autostrade e delle istituzioni che ha messo nero su bianco la sostanza dell'accordo. Stando alle previsioni di Delrio, i cantieri potrebbero aprire nei primi mesi del prossimo anno. Nel calendario ancora ufficio di Palazzo d'Accursio, il Passante dovrebbe essere illustrato in commissione il 14 per poi passare al voto in Consiglio il 20.

«Abbiamo risolto gli ultimi

nodi e spero che la prossima settimana il sindaco trovi il tempo di venire a Roma a firmare l'accordo per dare certezza a un'opera attesa da troppo tempo» ha detto il ministro. Gli ultimi ostacoli erano rappresentati dal cosa inserire a latere del Passante dopo aver stabilito che la A14 sarà a tre corsie più emergenza, così come la tangenziale che vi corre ai lati. Il tutto per 15 chilometri tra lo svincolo 3 e San Lazzaro. Si è quindi discusso su cosa sarebbe stato finanziato oltre a questa struttura di base a partire dalle mitigazioni e dalle opere accessorie per la viabilità. Sulla prima questione l'ipotesi è di realizzare una protezione dal rumore con barriere alte sette metri e ricurve nella parte terminale per abbattere ulteriormente i decibel del traffico. In pratica si tratterà di una sorta di tunnel a cielo aperto lungo gran parte del percorso. Inoltre, Merola ha annunciato oltre 400 ettari di nuove piantumazioni tra la fascia boscata lungo i quindici chilometri citati (120 ettari), una barriera verde all'aeroporto e un'ulteriore fascia vegetale ai bordi dell'autostrada A14 nel tratto tra Bologna e Imola dove sarà realizza-

ta la quarta corsia. Le altre opere incluse nell'accordo sono la strada "Intermedia di pianura" che unirà Calderara, Castel Maggiore e Granarolo, il ramo nord della Complanare da San Lazzaro a Ponte Rizzoli e soprattutto il secondo lotto del "Nodo di Rastignano", altra spina nel fianco per la viabilità nella zona Murri-Toscana. Quest'ultimo sarà costruito da Autostrade (40 milioni). Sono rimasti esclusi il "nodo di Casalecchio" e lo svincolo per l'aeroporto. A giudizio dei tecnici, il flusso dall'A1 e dalla A14 verso il Marconi non è sufficiente a giustificare uno svincolo autostradale. Saranno, invece, ritoccati altri svincoli come quello di Arcoveggio e del quartiere San Vitale, ma senza abbattere edifici.

«È un buon accordo - ha commentato Delrio - che ci consente di rimanere sul tracciato esistente e di risolvere i nodi della viabilità. Credo - ha continuato - che la città di Bologna meriti la soluzione a un problema da troppo tempo discusso». Merola, ricordando la brusca virata del novembre scorso quando archiviò il Passante a nord, ha spiegato che la soluzione adottata «ci consentirà di risparmiare

il territorio e di dotare la città di un ulteriore spazio verde a compensazione». E poco dopo, rivolgendosi a Delrio, ha scherzato: «Ministro, ho la biro pronta per la firma». Ai festeggiamenti, che hanno relegato in secondo piano il convegno sul nuovo "Piano strategico metropolitana", si è aggiunto anche il presidente della Regione Stefano Bonaccini: «Una grande notizia, obbiettivo centrato».

(v.v.)

IL PUNTO

TRE CORSIE

Sia la tangenziale che l'autostrada A14 avranno tre corsie più emergenza per senso di marcia

I COSTI

I 15 chilometri tra lo svincolo 3 e San Lazzaro dovrebbero costare tra i 600 e i 700 milioni

LE ALTRE OPERE

Saranno realizzate l'intermedia di pianura, la complanare nord e 400 ettari di bosco

Il sindaco: "Un progetto di levatura europea, così salveremo molte aree agricole dal cemento"



Peso: 1-18%,5-56%