



**Comune
di Bologna**

Rassegna Stampa

dal 12 gennaio 2023 al 16 gennaio 2023

IL COMUNE

REPUBBLICA BOLOGNA	16/01/2023	4	Tram, a rischio i fondi del Pnrr "Troveremo i 50 milioni extra" = Tram, urgono cinquanta milioni "Sarebbe assurdo fermare l'opera" <i>E. C.</i>	2
REPUBBLICA BOLOGNA	15/01/2023	2	Il Comune e la Regione in trincea per il tram = Tram, Lepore e gli seambetti Fdi "Noi abbiamo le spalle larghe" <i>E. C.</i>	4
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	15/01/2023	30	Tram, l'ultimatum del governo = Tram, c'è l'ultimatum del governo «Trovate le risorse entro gennaio» <i>Paolo Rosato</i>	7
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	15/01/2023	30	La Regione media con l'esecutivo Corsini: «Quell'opera è una necessità» <i>Paolo Rosato</i>	9
CORRIERE DI BOLOGNA	15/01/2023	5	Tram, la Regione tenta la mediazione sugli extra costi <i>F. Maz.</i>	10
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	15/01/2023	31	A caccia di risorse <i>Paolo Rosato</i>	11
CORRIERE DI BOLOGNA	14/01/2023	5	Il Comune: il tram va avanti Ma è scontro con il governo su chi pagherà i costi extra = Il pasticcio del Tram, extra-costi per 50 milioni Il Comune chiede aiuto: «Ma abbiamo i soldi» <i>Micaela Romagnoli</i>	13
REPUBBLICA BOLOGNA	14/01/2023	5	Tram, il nodo degli extra costi I Dem alla Meloni: "Ci discrimina" <i>S. B.</i>	15
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	14/01/2023	30	Il Comune: «Tram, i soldi ci sono» = Il Comune: «I soldi ce li abbiamo» <i>Paolo Rosato</i>	17
CORRIERE DI BOLOGNA	13/01/2023	4	Linea rossa al via in primavera Ma è già allarme parcheggi <i>Micaela Romagnoli</i>	19
REPUBBLICA BOLOGNA	13/01/2023	2	La primavera del tram "Si parte con la linea rossa" = La primavera arriverà in tram "Via ai cantieri" <i>Eleonora Capelli</i>	20
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	13/01/2023	30	Grana costi extra primo stop al tram = Il ministero gela Palazzo d'Accursio <i>Rosalba Carbutti</i>	23
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	13/01/2023	31	La linea rossa slitta a primavera Gara per la verde a fine mese <i>Redazione</i>	25

Tram, a rischio i fondi del Pnrr “Troveremo i 50 milioni extra”

Comune e Regione reagiscono alle pressioni del governo che chiede rassicurazioni entro la fine di gennaio
Il sindaco di Ravenna De Pascale: “Costi lievitati, siamo tutti costretti a scegliere solo le opere strategiche”

Mentre il Comune getta acqua sul fuoco rispetto al rischio che la linea rossa del tram perda i fondi del ministero («L'opera non è a rischio e i cantieri partiranno in primavera»), la Regione cerca la mediazione col Governo. Dopo la lettera del ministero che fissa al 31 gennaio il termine per spiegare come il Comune intende coprire gli extra-costi, si lavora per non veder sfumare il tram. Il sinda-

co di Ravenna De Pascale: «Gli aumenti incidono sulle opere, concentriamoci su quelle strategiche».

di Capelli ● alle pagine 4 e 5

Tram, urgono cinquanta milioni “Sarebbe assurdo fermare l'opera”

Il governo preme, Palazzo d'Accursio replica, la Regione media
“Serve un tavolo con l'esecutivo per far prevalere il buonsenso”

Mentre Palazzo d'Accursio getta acqua sul fuoco rispetto al rischio che la linea rossa del tram perda i fondi del ministero («L'opera non è a rischio e i cantieri partiranno in primavera»), la Regione cerca la mediazione con il Governo. Dopo la lettera del ministero che fissa al 31 gennaio il termine per spiegare come il Comune intende coprire gli extra-costi, si lavora per non veder sfumare il tram.

«È da escludere che possiamo far saltare il tram per 50 milioni, visto che l'opera ne vale 500, bisogna fare un tavolo con l'esecutivo, domani (oggi per chi legge, ndr.) sentirò il viceministro Galeazzo Bignami - spiega l'assessore regionale Andrea Corsini - Spero che il buonsenso prevarrà, noi facciamo i facilitatori politici per far incontrare le parti. Bisogna capire come coprire questi costi extra con le ri-

sorse del Pnrr rimodulate. Bisogna fissare un incontro nei prossimi giorni con Comune e Governo, guardarsi negli occhi e trovare una soluzione. Io dirò che per il tram servono fondi Pnrr rimodulati».



Corsini punta a destinare nuove risorse alla linea rossa prendendole dai progetti che non potranno vedere la luce perché troppo complessi, tenendo conto che si tratta di un'opera già appaltata. Ma è proprio da questo "anticipo" che è sorto il problema del Comune.

Con una lettera al ministero, lo scorso 11 ottobre, Palazzo d'Accursio chiedeva di poter accedere al decreto aiuti per extra-costi di oltre 50 milioni. La risposta negativa del ministero, arrivata in novembre, è stata seguita da un'altra missiva in gennaio in cui si chiede al Comune di quantificare esattamente gli extra-costi e spiegare come l'ente intende coprirli, entro il 31 gennaio.

Un pasticcio che l'amministrazione minimizza, ma che si inserisce in un più generale tema di aumento dei costi delle materie prime e soprattutto nell'opera di ricognizione del Pnrr che il Governo sta portando avanti. Proprio per capire quali opere "tagliare" e su quali investire, visto che i soldi stanziati

dall'Europa non bastano più per tutti i lavori inizialmente ipotizzati.

A questo punto la sfida è quella di non far rientrare il tram bolognese tra le opere "eccedenti", ma tra quelle "fattibili". Anche rispondendo in modo concreto e circostanziato alle richieste del ministero. «Il Comune fornirà ovviamente tutte le informazioni del caso, a questa come ad altre eventuali richieste del ministero delle Infrastrutture e della mobilità - spiegano da Palazzo d'Accursio - Le lettere apparse in questi giorni attengono, infatti a un normale scambio di informazioni tra enti, conseguente ad una richiesta del Comune di poter accedere ad alcune risorse messe a disposizione dal decreto aiuti per le opere finanziate con il Pnrr, al fine di coprire in anticipo i probabili extra-costi dovuti a possibili rincari di materie prime». Il Comune insiste sul fatto che i rincari non hanno ancora presentato il conto: «Questi extra-costi sono al momento solo ipotetici, perché i lavori devono ancora

iniziare. Si trattava di una richiesta avanzata in ottobre, in via precauzionale, per poter accedere a un'opportunità di finanziamento in più». Ora però bisogna rispondere sulla reale capacità di fare fronte a questo scenario. «Questa corrispondenza non ha valore procedimentale - è la posizione dell'amministrazione - cioè non influisce sull'iter e sull'avvio dei lavori del tram, ma serve solo a scambiare informazioni». Intanto domani la giunta si occuperà del tema, anche rispetto a una eventuale variazione di bilancio. — e. c.

I protagonisti

Galeazzo Bignami

È il viceministro dei trasporti e infrastrutture nel governo Meloni



Matteo Lepore

Il sindaco è deciso a portare a casa il progetto del tram



Il Comune e la Regione in trincea per il tram

Il sindaco: "Gli extra costi li copra lo Stato". L'assessore regionale Corsini telefona al sottosegretario Bignami
Il deputato Merola: "Non paghino i cittadini. A Fdi ricordo che io salvai i fondi del Civis per il bene di Bologna"

In trincea per i "ripianare" i costi del tram, Comune e Regione si muovono per garantire i fondi extra necessari per realizzare l'infrastruttura. Non perché le casse di Palazzo D'Accursio languano («Bologna ha le spalle larghe e questo deve rassicurare i cittadini» ha affermato il sindaco Matteo Lepore) ma per una questione di «equità rispetto al trattamento delle altre città». La questione politica e quella tecnica vanno di pari passo, nel nodo delle infrastrutture bolognesi che la destra al governo del Paese fa fatica a sostenere.

di **Eleonora Capelli** • a pagina 2



▲ **Sindaco Matteo Lepore**



Tram, Lepore e gli sgambetti Fdi “Noi abbiamo le spalle larghe”

Il sindaco aspetta risposte istituzionali: “Non si usino due pesi e due misure”
Corsini dalla Regione: “Ho sentito Bignami, prevalga il bene della città”

In trincea per “ripiantare” i costi del tram, Comune e Regione si muovono perché il governo garantisca i fondi extra necessari per realizzare l'infrastruttura. Non perché le casse di Palazzo D'Accursio languano («Bologna ha le spalle larghe e questo deve assicurare i cittadini» ha affermato il sindaco Matteo Lepore) ma per una questione di «equità rispetto al trattamento delle altre città». La questione politica e quella tecnica vanno di pari passo, nel nodo delle infrastrutture bolognesi che la destra al governo del Paese fa fatica a sostenere, dopo averle osteggiate per anni in città.

«Il tram è una necessità, mettiamoci a sedere con Comune e governo – ha detto ieri l'assessore regionale ai trasporti, Andrea Corsini – mettiamo in sicurezza un'opera decisiva per Bologna e per la realizzazione del Pnrr». Corsini ha sentito ieri in mattinata il viceministro Galeazzo Bignami, incontrando «disponibilità» da parte sua a trovare una soluzione.

Del resto si tratta di far accedere anche Bologna ai fondi governativi per coprire gli extra-costi di un'opera molto impegnativa. Con un percorso lungo più di 16 chilometri, la prima linea di tram porterà circa 90 mila passeggeri al giorno, secondo le stime, tra 3 capolinea (a Borgo Pa-

nigale, alla Fiera e alla Facoltà di Agraria), con 31 fermate. L'opera è finanziata dal Ministero dei Trasporti con 509,64 milioni ed è stata inserita nel Pnrr per una quota di 151,02 milioni. È il secondo progetto più finanziato in Regione nell'ambito del Pnrr, dopo la Linea Verde.

«Per ora abbiamo visto solo dichiarazioni di parlamentari di Fratelli d'Italia – ha detto ieri Lepore – confido che alle domande dei nostri parlamentari (che hanno chiesto all'esecutivo di coprire gli extra-costi, ndr) venga data una risposta positiva. Ci aspettiamo che gli extra-costi eventuali siano coperti perché è una possibilità che lo Stato dà a tutte le città e alle opere pubbliche finanziate. Questa opera deve avere le stesse opportunità delle altre città».

Quella degli extra-costi per ora è una previsione legata all'andamento dell'inflazione, non un conto preciso. Un problema che tra l'altro riguarda in maniera maggiore proprio le città che hanno ottenuto più finanziamenti con il Pnrr e Bologna ha 1,3 miliardi di opere finanziate.

«Non abbiamo numeri ad oggi che ci dicono che c'è bisogno di aumentare le risorse, ci sono tante possibilità di intervenire, anche riorganizzando i cantieri – ha spiegato il

sindaco – ma sono tutte ipotesi premature. Non c'è un progetto con un computo di costi. Quello che sappiamo è che il mondo sta andando in una direzione complicata, ogni trimestre l'inflazione galoppa e i costi aumentano. In via del tutto prudente vogliamo poter attingere come le altre città al fondo che lo Stato sta mettendo a disposizione. Siamo in grado di fare fronte se così non fosse, possiamo fare mutui perché abbiamo dimezzato negli anni il nostro debito. Però chi dice che abbiamo sbagliato i tempi non sa di cosa parla, abbiamo fatto una gara più di un anno fa e l'abbiamo assegnata nei tempi. Confido che il Governo dia una risposta positiva, sono convinto che abbia tanto rispetto per Bologna quanto ne abbiamo noi». –
e. c.

Il progetto

16,5 chilometri

La linea rossa del tram trasporterà 90 mila passeggeri tra 3 capolinea e 31 fermate. I lavori a primavera.

509 milioni

L'opera è finanziata dal Ministero con 509,64 milioni ed è stata inserita nel Pnrr per una quota di 151,02 milioni



*“Chi dice che
abbiamo sbagliato
i tempi non sa
di cosa parla”*



Peso:1-18%,2-29%,3-8%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

505-001-001

Tram, l'ultimatum del governo

Lettera del ministero dei Trasporti al Comune: «Entro gennaio dovete trovare le risorse per i costi extra» **Rosato** alle pagine 2 e 3

Tram, c'è l'ultimatum del governo «Trovate le risorse entro gennaio»

La lettera del ministero dei Trasporti: «Si chiarisca la copertura per gli extra-costi, a rischio i fondi del Pnrr»
Ma Lepore tira dritto: «Garantiremo quei soldi, Roma tratti Bologna come ha fatto con le altre città»

di **Paolo Rosato**

Tram, c'è l'ultimatum del governo al Comune. La lettera, già nota a Palazzo d'Accursio, è protocollata 11 gennaio 2023 e dà tempo a Palazzo d'Accursio fino al 31 di questo mese per individuare, palesandole all'esecutivo, le modalità di copertura degli extra-costi per finanziare l'opera. Cifra che, come anticipato dal *Carlino Bologna*, ammonta ad almeno 50 milioni di euro a causa del caro-energia e dell'aumento smisurato dei costi delle materie prime. Il ministero dei Trasporti, nel dettaglio, «ha evidenziato possibili criticità determinate dagli extra costi derivanti dall'applicazione dei nuovi prezzi regionali», si legge nella lettera del Dipartimento per la mobilità sostenibile. In più, «questa Direzione Generale non può completare l'attività istruttoria per gli aspetti economici, considerata la mancata definizione dei costi».

Per cui, «considerato che il termine di ultimazione dei lavori fissato al 30 giugno 2026, secondo le disposizioni di cui al Dm 448/2021 di attuazione del Pnrr per i sistemi di trasporto rapido di massa, è requisito non eludibile ai fini del mantenimento del contributo, si richiede al Comune di comunicare, entro il 31 gennaio 2023, la quantificazione degli extracosti indicando, a normativa vigente, come sia garantita la necessaria copertu-

ra». Poco da interpretare: per andare avanti, il Comune dovrà dire al ministero come coprirà quei 50 milioni di euro entro un

paio di settimane. Anche perché, e questo le istituzioni lo sanno bene, più si va avanti più c'è il rischio quegli extra-costi salgano ancora. Probabile un summit a Roma tra Comune e ministero a breve.

Il Comune, al momento, sta sfogliando la margherita. Quei soldi vanno trovati, anche perché il tram è uno dei provvedimenti bandiera del quinquennio Lepore, e quindi c'è poco da riflettere. Ed è una corsa contro il tempo. Come si trovano? A oggi la via più semplice sarebbe sicuramente quella della modifica del progetto del tram. Qualcosa va sforbiciato per recuperare quei soldi, più difficile attingere da altre voci, tipo altre opere a bilancio. In ballo c'è sempre la possibilità di accendere dei mutui, e un doppio indizio è arrivato ieri dal sindaco. «La città di Bologna ha le risorse per realizzare il tram, quindi andremo avanti – ha sottolineato Matteo Lepore, a margine di una conferenza stampa –. Il punto è che le altre città e le altre opere pubbliche nel nostro Paese hanno avuto la possibilità di accedere a un fondo per coprire gli eventuali extra-costi. Come gli altri, in via del tutto prudentiale, ci siamo messi avanti. Al momento il governo non si è espresso, abbiamo letto solo le dichiarazioni di alcuni parlamentari di Fratelli d'Italia. Penso che il governo si comporterà come per tutte le altre città e le altre opere».

«Non ho motivo di dubitare. Peraltro – qui gli indizi dal sindaco –. Siamo in grado di fare mutui e quello che serve, abbiamo possibilità dal nostro bilancio e anche attraverso una riorganizzazione dei nostri cantieri. Ma sono tutte ipotesi molto premature. Il finanziamento complessivo dell'opera è di 509 milioni: 340 milioni servono per fare l'infrastruttura del tram e altri 100 milioni per acquistare i materiali rotabili. È stato il governo a volere che una parte delle risorse entrasse nel Pnrr, quello che sappiamo è che il mondo sta andando in una direzione, che noi ci siamo portati avanti e ci aspettiamo che quest'esecutivo non tratti Bologna in maniera diversa dalle altre città. Ci aspettiamo che gli extra-costi eventuali siano coperti. Che Bologna abbia le spalle larghe e la possibilità di coprire i costi deve rassicurare i bolognesi, ma quest'opera finanziata dallo Stato pensiamo che debba avere le stesse possibilità delle altre».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SINDACO

**«Le possibilità:
mutui, un intervento
sul nostro bilancio
oppure una modifica
ai cantieri»**



Peso: 29-1%, 30-71%

LA DIREZIONE GENERALE

**«Non possiamo
completare l'attività
istruttoria per gli
aspetti economici,
servono denari»**

IL NODO

**Palazzo d'Accursio
deve prendere
una decisione,
probabile a breve
un summit romano
E il tempo passa**

**Le tappe
della vicenda**

1 La genesi

A inizio ottobre il Comune scrive al ministero, che nelle more del cambio di casacca è ancora retto dal centrosinistra. Missiva «prudenziale», ma la richiesta di aiuto è chiara: «Gli extra-costi potrebbero far scaturire delle riserve da parte dell'appaltatore. E ritardi»

2 In risposta

Ma il Comune ha appaltato l'opera prima dell'entrata in vigore del Decreto Aiuti bis, che ha istituito il fondo per le opere 'indifferibili'. E il ministero non accoglie la richiesta. «Non possiamo accettare l'interpretazione caldeggiata dall'ente»



3 Le assicurazioni

Prima un comunicato chiarificatore, poi ieri gli stessi concetti ribaditi dal sindaco Matteo Lepore. «I soldi ci sono, abbiamo le coperture, ma questo governo deve rispettare Bologna e assicurare gli extra-costi come accaduto con altre città»



Sopra, il sindaco Matteo Lepore. Sotto, il viceministro Galeazzo Bignami



Peso:29-1%,30-71%

La Regione media con l'esecutivo Corsini: «Quell'opera è una necessità»

L'assessore di viale Aldo Moro ha sentito il viceministro Bignami al telefono

La Regione arriva in aiuto del Comune sulla complicata partita delle risorse per il tram. La mossa diplomatica è dell'assessore ai Trasporti di viale Aldo Moro, Andrea Corsini, che ha personalmente contattato il viceministro bolognese Galeazzo Bignami. «Il tram è una necessità, ne ho parlato anche questa mattina (ieri, ndr) con il viceministro Bignami - dichiarato Corsini -. Mettiamoci a sedere con Comune e governo e mettiamo in sicurezza un'opera decisiva per Bologna e per la realizzazione del Pnrr». Il messaggio della

Regione è chiaro: serve collaborazione, nessun nervosismo, le grandi opere come il tram vanno messe in sicurezza.

La Regione, va ricordato, non mette risorse nella realizzazione del tram di Bologna, però ovviamente guarda con grande interesse a tutte la partita della realizzazione delle quattro linee. E non è secondario, vista la grande mole di infrastrutture previste in Emilia-Romagna nei prossimi anni, che l'assessore Corsini prenda in prima persona l'impegno di mediare con il ministe-

ro. Nei giorni scorsi era stato Marco Lisei, senatore di Fratelli d'Italia, a incalzare il Comune. «Il Comune ha tenuto all'oscuro la città sulle difficoltà esistenti, ma che emergono dai documenti ufficiali - ha detto Lisei -. Un comportamento irrispettoso e che la dice lunga su quanto consideri i cittadini. D'altronde anche le giunte precedenti hanno sempre fatto così».

pa. ros.



Peso: 21%

Tram, la Regione tenta la mediazione sugli extra costi

La proposta di Corsini per un tavolo a tre con il governo. Il sindaco di Bologna: in ogni caso noi andremo avanti

«Il tram è una necessità, ne ho parlato questa mattina col viceministro Bignami. Mettiamoci a sedere con Comune e governo e mettiamo in sicurezza un'opera decisiva per Bologna e per la realizzazione del Pnrr». L'assessore regionale alla Mobilità, Andrea Corsini, interviene così sul dibattito che si è scatenato in seguito alla richiesta del Comune a Roma di garantire 50 milioni di euro in più per sostenere gli extra-costi della linea rossa del tram.

L'opera, infatti, può contare su un finanziamento del ministero delle Infrastrutture di 509,64 milioni di euro, dei quali 151 milioni sono rientrati nel Piano nazionale di ripresa e resilienza. Proprio a causa dell'aumento generale dei

prezzi di energia e materiali, però, Palazzo d'Accursio ha ipotizzato appunto un costo ulteriore di 50 milioni di euro. Da qui la richiesta, inviata a ottobre al governo precedente, di accedere ai finanziamenti previsti dal decreto Aiuti per gli extra-costi. Il ministero delle Infrastrutture, al momento, ha risposto negativamente, ma l'assessore Corsini ha proposto a Galeazzo Bignami, viceministro alle Infrastrutture, di discuterne a un tavolo al quale dovrebbero partecipare governo, Regione Emilia-Romagna e Comune di Bologna.

Ieri, inoltre, anche il sindaco Matteo Lepore è tornato sul dibattito, chiedendo — dopo le affermazioni della segretaria del Pd bolognese Fe-

derica Mazzoni che aveva parlato di «discriminazione» verso la città — che il Comune riceva lo stesso trattamento, in materia di extra-costi, delle altre città. «La città di Bologna ha le risorse per realizzare il tram, quindi — ha ribadito Lepore — andremo avanti. Il punto è che le altre città e le altre opere pubbliche del nostro Paese hanno avuto la possibilità di accedere agli extra-costi. Come gli altri, in via del tutto prudenziale, ci siamo messi avanti per avere questa possibilità».

Il primo cittadino, tuttavia, ha sottolineato che il Comune, nel caso in cui il negoziato con il governo non andasse a buon fine, avrebbe comunque le spalle coperte e potrebbe sostenere da solo gli extra-

costi. «Vogliamo avere la possibilità di attingere al fondo messo a disposizione dallo Stato», ha ricordato Lepore, spiegando che, in caso contrario, «siamo in grado di fare mutui, avendo ridotto l'indebitamento negli anni scorsi».

Infine, il sindaco ha voluto mandare un messaggio all'opposizione, che accusa la maggioranza di aver tenuto nascosta per due mesi la lettera inviata al governo per chiedere di poter accedere al fondo. «Quello del tram è un appalto che sta lì da prima del Pnrr — ha concluso — chi dice che abbiamo sbagliato i tempi forse non conosce la storia della città».

F. Maz.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lepore
Siamo
in grado
di fare
mutui,
avendo
ridotto
l'indebitamento

La vicenda

- Il Comune ha chiesto al governo di coprire i 50 milioni di euro di costi extra per la prima linea del tram

- Roma ha detto no, ma Palazzo d'Accursio ha assicurato di poter procedere ugualmente



Rendering Un'immagine del progetto per Via Riva di Reno



Peso: 27%

A CACCIA DI RISORSE

Le idee sul tavolo

Come troverà il Comune i soldi per coprire quei 50 milioni di euro che mancano per finanziare la prima Linea Rossa del tram? Palazzo d'Accursio è al lavoro per capire come assicurare in tempi brevi – l'ultimatum del governo è al 31 gennaio 2023 – quelle risorse. La via più semplice, perché non prevederebbe ritocchi al bilancio di previsione appena approvato, sarebbe la modifica del progetto. Qualcosa potrebbe essere sforbiciato per far calare i costi. Anche se tagliare il progetto per arrivare a 50 milioni di euro non è semplicissimo. A questo punto, forse, accanto a qualche taglio dei

cantieri, potrebbe esserci l'accensione di mutui, anche qui non un'operazione immediata. Visto che il Comune ha recentemente annunciato l'illustrazione del progetto esecutivo per il 20 gennaio, è probabile che qualcosa sia stato già rivisto. Il Comune deve correre perché, come sottolineato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ultimatum recapitato nei giorni scorsi, le risorse del Pnrr legate al tram vanno spese entro e non oltre il 2026.

Paolo Rosato

[Rischia il canale del Reno da scoprire](#)

La prima ipotesi: tagli al progetto

«**Potremo** anche riorganizzare i cantieri». Il sindaco Matteo Lepore un indizio l'ha dato: come può fare il Comune a risparmiare per recuperare sugli extra-costi. Probabile una rimodulazione della movimentazione dei cantieri, anche se per 3/4 anni di lavoro non sarà semplice. Però se dei soldi andranno recuperati, lo sarà fatto sostanzialmente risparmiando sui cantieri. Senza lesinare ovviamente sulle mitigazioni dell'impatto del rumore e sulla sostenibilità dei lavori stessi, prima preoccupazione dei residenti.

Probabile anche che qualcosa possa essere defalcato dal progetto esecutivo, e parliamo di mini-opere importanti all'interno dell'infrastruttura. Certezze non esistono e il Comune non anticipa nulla per ora, ma si può riflettere su alcune opere che potrebbero essere tagliate. L'imponente scopratura del canale di via Riva di Reno per esempio, che solo con lo studio di fattibilità tecnica costa quasi 1 milione di euro e che cuberà molte più risorse. «Via Riva di Reno sarà riqualificata attraverso un importante intervento finalizzato a incrementare la qualità urbana. Sarà riportato alla luce il canale – si legge nel progetto della Linea Rossa –, incrementata la dotazione verde con alberature e ampliati gli spazi pedonali, con particolare attenzione a curare l'accessibilità dell'area». Quella potrebbe essere un'ipotesi di modifica, al pari di una serie accorgimenti viari e di pertinenze progettistiche. Difficile che il Comune risparmi sulle nuove alberature, molto presenti fin dal capolinea del Villaggio Ina.

1

[Sbloccabili soltanto per il 2024](#)

Nuovo stadio, fondi blindati

Molto difficile, se non impossibile, che il Comune possa cercare nel finanziamento pubblico del rifacimento dello stadio Dall'Ara una parte delle risorse necessarie per coprire gli extra-costi del tram. La cifra, 40 milioni di euro, è bloccata all'interno del bilancio: per utilizzare quei soldi nel 2023, il sindaco Lepore avrebbe dovuto sbloccarla entro il 31 dicembre del 2022. Ciò non è avvenuto, e c'è ovviamente una naturale volontà politico-amministrativa, quei soldi sono per lo stadio e per lo stadio rimarranno. Un lascito del secondo mandato di Virginio Merola, che Lepore ha peraltro difeso durante la campagna elettorale per Palazzo d'Accursio del 2021.

È quindi di fatto fuori discussione, a meno di colpi di scena, che quei soldi possano arrivare dalla quota riservata per la ristrutturazione del Dall'Ara. Molto difficile, allo stesso tempo, che altre risorse possano essere distratte da altre opere pubbliche. Nel bilancio del 2023, per dirne qualcosa, ci sono nuove scuole (Avogli, Besta, Dozza, Dall'Olio e Cavina per dirne alcune), la riqualificazione dell'ex scalo del Ravone, la riqualificazione di diverse aree in Bolognina, una parte dei finanziamenti dal Pnrr per la Linea Verde del Tram. Oltre 11 milioni di euro invece sono già stati destinati alla sicurezza stradale. Tutte poste che Lepore non toccherà, e anche lo stadio Dall'Ara (che a bilancio cuba in totale 170 milioni di euro, considerando risorse pubbliche e private) che dovrebbe essere 'salvo'.

3

[Possibile mix con il rimaneggiamento dei cantieri](#)

La strategia dei mutui bancari

È stata una delle prime indiscrezioni che circolava due giorni fa in Comune: la giunta Lepore potrebbe decidere di accendere uno o più mutui bancari per sostenere la copertura dei 50 milioni di euro che mancano per realizzare i lavori del tram a causa degli extra-costi (soprattutto l'aumento dei costi legati all'energia e alle materie prime). Il sindaco Matteo Lepore ieri ha citato questa possibilità, e a questo punto dei mutui potrebbero affiancare una riorganizzazione dei cantieri e il taglio di qualcosa all'interno del progetto esecutivo. Ovviamente i tempi bancari andranno valutati, e ovviamente accendere mutui di 40-50 milioni di euro sarebbe un'operazione tutt'altro che semplice. Ecco perché, come detto, l'ipotesi del mix tra mutui di importo decisamente più basso e rimaneggiamenti del progetto sembrerebbe la più accreditata, con il Comune che così potrebbe dare rassicurazioni robuste al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 31 gennaio.

4



Peso: 100%

[Ma manca la volontà di privarsene](#)

Azioni di Hera da sacrificare

Per recuperare dei soldi per coprire gli extra-costi del tram torna sicuramente in auge la chiave della cessione delle azioni di Hera detenute dal Comune, una manovra sempre importante che Palazzo d'Accursio ha già utilizzato varie volte negli ultimi anni. Bisognerà vedere se il sindaco Matteo Lepore, già restio in passato alla vendita delle azioni (ma per ragioni ovviamente che non c'entrerebbero nulla in questo caso), si muoverà anche su questo versante.

Per trovare però una cifra importante, di azioni di Hera in pancia al Comune ne dovranno essere vendute parecchie. Nel 2019 per esempio, per finanziare opere pubbliche come anche la ristrutturazione del Pontelungo (attualmente in corso), il Comune cedette ben 9 milioni di azioni, per un incasso di 33,4 milioni di euro. Operazioni analoghe ci furono nel 2020 e da lì in poi più nulla, e non sembra oggi all'orizzonte un'operazione di questa portata (il Comune di Bologna detiene oggi oltre 125 milioni di euro di azioni di Hera). Si vedrà, se davvero ci dovessero essere difficoltà a reperire dei fondi per garantire i lavori del tram, forse ci vorrà anche un'occhiata al patto di sindacato. La Linea Rossa del tram, da Borgo Panigale a Fico, dovrebbe essere pronta (in gran parte) entro il 2026, per rispettare il cronoprogramma di spesa dei fondi del Pnrr. Come la Rossa, anche la Verde (da via dei Mille a Castel Maggiore) dovrà finire i cantieri al massimo tra quattro anni, le risorse in questo caso sono tutte del Pnrr.

2



[Tutti convocati martedì per il summit](#)

Dopodomani la giunta cruciale

Per capire cosa vorrà fare il Comune per rispondere all'ultimatum del governo sarà fondamentale la giunta di martedì. Secondo quanto filtra, gli assessori della giunta sono già al corrente che martedì si parlerà della manovrina per aggiustare il tiro. Di più per ora non trapeza, però il tempo stringe e Lepore dovrebbe illustrare cosa intende fare alla sua squadra.

L'iter per la realizzazione della linea rossa del Tram di Bologna intanto, al netto del carteggio e degli extra-costi che stanno animando il confronto con il governo, è slittato ufficialmente di un mese e mezzo, a primavera. Per quanto riguarda, invece, il primo tratto della linea verde, che unirà il centro città con Castel Maggiore, Palazzo d'Accursio in commissione ha fatto sapere che «è in corso la verifica di assoggettazione a V.i.a., che prevediamo si concluda nel giro di poco tempo e a giorni, entro il corrente mese salvo imprevisti - ha fatto il punto Giancarlo Sgubbi del settore Mobilità - verrà bandita la gara per affidare la progettazione dell'opera, con l'obiettivo di passare alla fase esecutiva nel prossimo triennio: ovvero il 2024-2026». Più indietro la linea blu: sta iniziando la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico-economica del primo tratto, che andrà dal centro di Bologna a quello di Casalecchio passando per lo stadio Dall'Ara. Una volta sviluppato il progetto si andrà alla ricerca decisa dei finanziamenti.

5



Peso: 100%

L'infrastruttura «I soldi li abbiamo, ma paghi Roma» Il Comune: il tram va avanti Ma è scontro con il governo su chi pagherà i costi extra

Non esiste un rischio di blocco per la realizzazione della prima linea del tram, quella rossa, da Borgo Panigale al Caab. Anche se l'amministrazione comunale «in via prudentiale», lo scorso ottobre, ha scritto al ministero delle Infrastrutture, provando a cogliere un'opportunità interpretativa del Decreto Aiuti, per chiedere un sostegno ag-

giuntivo sull'infrastruttura che costerà 50 milioni in più. La richiesta è stata negata dal governo. Ora l'amministrazione con l'assessora Orioli chiede un chiarimento e il Pd parla di «discriminazione» ai danni della città.

a pagina 5 **Romagnoli**



Il rendering

Il pasticcio del Tram, extra-costi per 50 milioni Il Comune chiede aiuto: «Ma abbiamo i soldi»

La lettera al ministero per il finanziamento (negato) è un caso

La Linea Rossa

di **Micaela Romagnoli**

Non esiste un rischio di blocco per la realizzazione della prima linea del tram, quella rossa, da Borgo Panigale al Caab. Anche se l'amministrazione comunale «in via

prudentiale», lo scorso ottobre, ancora prima che s'insediasse il governo Meloni, ha scritto al ministero delle Infrastrutture, provando a cogliere un'opportunità interpretativa del Decreto Aiuti, per chiedere un sostegno aggiuntivo sull'infrastruttura, allo scopo di affrontare i rincari delle materie prime e la crisi energetica.

Ma, al momento (la risposta di Roma risale a novembre, quando probabilmente la struttura tecnica ministeriale era ancora quella dell'esecutivo Draghi), il Comune ha in-



Peso: 1-9%, 5-54%

cassato un rifiuto. I costi dei cantieri, con il prezzario attuale, si stima possano lievitare di circa 50 milioni di euro, sostanzialmente un 10% in più, considerando che la linea rossa del tram è stata finanziata dal ministero delle Infrastrutture con 509,65 milioni di euro nel 2019; poi nel 2021, l'opera è stata inserita nel Pnr per una quota di quel finanziamento pari a 151 milioni.

Le casse di Palazzo d'Accursio sarebbero in grado di coprire quei 50 milioni ulteriori: «Il Comune ha le risorse per realizzare la linea rossa del Tram secondo la road map annunciata», chiarisce una nota di Palazzo d'Accursio. Quindi, via ai lavori entro la primavera di quest'anno. «La solidità finanziaria del Comune ci consente di affrontare comunque gli extra-costi dovuti alla crisi energetica e ai rincari delle materie prime — conferma l'assessora alla Nuova mobilità, Valentina Orioli — e di andare avanti

come previsto sull'apertura dei cantieri della linea rossa del Tram». Spazzati via i dubbi su possibili stop ancora prima dell'inizio dei lavori, l'amministrazione, però, non ci sta, perché ritiene di avere diritto a quelle risorse e chiede spiegazioni: «Il punto è se Bologna sia una città come le altre, cioè se possa accedere alle stesse opportunità. È necessario un chiarimento del governo», incalza Orioli.

Nella lettera al ministero, infatti, il Comune chiedeva «nello specifico, nelle more di eventuali ed auspiccate procedure per disporre di strumenti compensativi per i lavori dell'anno 2023 e nei successivi, di poter accedere al Fondo per l'avvio di opere indifferibili allocando immediatamente risorse pari al 20% del finanziamento ammesso Pnr al fine di ottenere una provvista di garanzia, sin da subito, sull'avvio dell'esecuzione delle opere». Richiesta

corredata da una proposta interpretativa sull'applicazione della norma, affinché potesse rientrarvi anche la linea rossa, opera, come detto, in parte finanziata dal Pnr.

Per Palazzo d'Accursio, si tratta di «una richiesta avanzata, per poter accedere ad una opportunità di finanziamento in più messa a disposizione sulle opere Pnr, e non solo, al pari di altre opere e città d'Italia». Secondo il ministero, invece, ci sarebbero insuperabili ostacoli burocratici (alcuni giorni di differenza tra l'entrata in vigore del Fondo il 18 maggio e la data antecedente del via libera dell'appalto congiunto del progetto il 13 maggio). «Eventuali problematiche burocratiche che si siano determinate possono essere agevolmente superate da un'iniziativa governativa», ne sono convinti i deputati del Pd, Merola e De Maria, che presenteranno un'interrogazione parlamen-

tare per sollecitare il Governo ad assicurare la copertura dei maggiori costi: «È importante e giusto che il governo assicuri anche a Bologna, come accaduto in altre città, nell'ambito del Pnr, le risorse finanziarie necessarie a coprire i maggiori oneri di opere pubbliche strategiche». «Come Pd di Bologna non possiamo tollerare che la nostra città venga discriminata rispetto alle altre — attacca la segretaria Dem Federica Mazzoni —. È inaccettabile che si giochi sul futuro di Bologna e dei bolognesi».

Orioli: noi discriminati
«Serve un chiarimento, Bologna deve avere le stesse possibilità di tutte le altre città»

Da sapere

Da Borgo Panigale fino al Caab

La linea rossa collegherà Borgo Panigale, dove è prevista la realizzazione di un parcheggio da 380 posti, alla Facoltà di Agraria al Caab, con un'ulteriore diramazione dalla Fiera



Le imprese e il mega appalto

L'aggiudicatario è il raggruppamento composto dalla coop Cmb (capogruppo) e da Alstom Ferroviaria spa, Pavimental spa e Alstom Transport sa. L'importo di aggiudicazione è di euro 320.517.902,49

La richiesta e il njet di Roma

Il Comune ha chiesto al ministero la possibilità di accedere a un ulteriore 20% di finanziamento dell'opera già sostenuta anche dai fondi del Pnr. Per il ministero però ci sono ostacoli burocratici insuperabili



Rendering I lavori per la prima linea del tram dovrebbero partire a primavera. A fianco, l'assessora Orioli



Peso:1-9%,5-54%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

Tram, il Pd alla Meloni

“Non ci penalizzi sui fondi”

Niente fondi del governo per coprire i 50 milioni di extra-costi della prima linea del tram. Costi aggiuntivi, legati alla congiuntura economica sfavorevole e al rialzo nei prezzi delle materie prime, che Palazzo d'Accursio aveva chiesto al governo di coprire accedendo ai fondi del decreto Aiuti, come hanno fatto altre città, già a novembre scorso. Niente da fare, però. Il ministero dice no.

di Silvia Bignami • a pagina 5

Tram, il nodo degli extra costi

I Dem alla Meloni: “Ci discrimina”

A novembre il Comune chiese al governo di coprire 50 milioni di costi aggiuntivi della Linea Rossa. Roma disse no. L'assessora Orioli rassicura: “Quei fondi li abbiamo in cassa per prudenza”. Interrogazione di Merola e De Maria

Niente fondi del governo per coprire i 50 milioni di extra-costi della prima linea del tram. Costi aggiuntivi, legati alla congiuntura economica sfavorevole e al rialzo nei prezzi delle materie prime, che Palazzo d'Accursio aveva chiesto al governo di coprire accedendo ai fondi del decreto Aiuti, come hanno fatto altre città, già a novembre scorso. Niente da fare, però. Il ministero dice no. La Linea Rossa, i cui lavori dovrebbero partire in primavera da Borgo Panigale, va comunque avanti lo stesso, assicura il Comune. «Abbiamo chiesto i fondi al governo in via prudenziale, noi comunque i soldi li abbiamo» assicura con una nota Palazzo d'Accursio.

La questione però preoccupa il Pd. I parlamentari bolognesi Andrea De Maria e l'ex sindaco Virginio Merola hanno già presentato una interrogazione alla Camera sulla linea Rossa, 16,5 chilometri di tratta da Borgo Panigale alla Fiera, per un costo di 509 milioni (151 dal Pnrr e il resto dal ministero). «La realizzazione della prima li-

nea del tram a Bologna – dicono i due deputati – rappresenta un intervento infrastrutturale di grande rilievo, programmato e finanziato con l'impegno di tutte le istituzioni, a partire dal governo. Come sta accadendo a tutte le opere pubbliche la congiuntura economica porta a un incremento rilevante dei costi di realizzazione. Le risorse del Pnrr sono un riferimento per coprire tali maggiori impegni finanziari, come sta accadendo per opere analoghe nelle principali città del Paese. Bologna ha messo in atto tutte le procedure amministrative corrispondenti alla normativa volta a volta vigente». La richiesta è insomma quella di coprire gli extracosti di circa 50 milioni dando a Bologna la possibilità a Bologna di accedere ai fondi Pnrr.

Intanto l'amministrazione, che giovedì in commissione aveva confermato la serrata road map dei lavori del tram, con inizio a Borgo Panigale a primavera, cerca di rassicurare. Ieri una lunga nota del Comune ha ricostruito la vicenda:

«I soldi per gli extra costi li abbiamo, grazie allo stato di salute del bilancio comunale». Nella nota, firmata dall'assessora alla Mobilità Valentina Orioli, viene ricostruita la vicenda: nella lettera di novembre il Comune chiedeva di poter accedere al Fondo per l'avvio di opere indifferibili, «allocando immediatamente risorse pari al 20% del finanziamento ammesso Pnrr al fine di ottenere una provvista di garanzia, sin da subito, sull'avvio dell'esecuzione delle opere». A fronte della risposta negativa del Ministero, Orioli rassicura sull'avvio dei cantieri e sulla copertura finanziaria, a questo punto sulle spalle delle casse comunali, ma non nasconde ancora perplessità: «Il punto è se Bologna sia una città come le altre, cioè se possa accedere alle stesse opportunità. È necessario un chiarimento del gover-



Peso: 1-9%, 5-46%

no». Si vedrà. Comunque il Pd alza i toni per il no della destra: «Bologna viene discriminata, il tram è un tassello fondamentale della nostra mobilità. Come Pd di Bologna – attacca la segretaria Federica Mazzoni – non possiamo tollerare che la nostra città venga discriminata rispetto ad altre. È Inaccettabile che si giochi politicamente sul futuro di Bologna e dei bolognesi».

Il ministro Matteo Salvini e il suo viceministro, il bolognese Gaetano Bignami, risponderanno a questo punto in aula a Montecitorio, all'interrogazione Pd. Da Roma intanto si fa notare però come

il no del ministero a Bologna sia precedente l'insediamento dei tecnici e degli sherpa del governo Meloni. E come nella variazione di bilancio approvata dal Comune di Bologna non vi siano accenni agli extra costi sul tram.

– s.b.



▲ Tram Un modello di tram già in funzione



Peso:1-9%,5-46%

Il Comune: «Tram, i soldi ci sono»

Palazzo d'Accursio rassicura sui 50 milioni di costi extra e attacca il governo. Fd'I: «Hanno nascosto il problema» **Rosato** alle pagine 2 e 3

Il tram rischia, scontro con Roma Il Comune: «I soldi ce li abbiamo»

Palazzo d'Accursio chiama in causa il governo, l'assessora Orioli: «Affronteremo le maggiori spese Malgrado gli extra-costi l'opera si farà e i tempi saranno rispettati». Ma si pensa anche a un mutuo

di **Paolo Rosato**

«I soldi li abbiamo». Il comunicato di Palazzo d'Accursio parte dalla sostanza. Anche se, questo è sicuro, al Comune mancano 50 milioni di euro (almeno, forse) per realizzare la Linea Rossa del tram, come rivelato in esclusiva dal *Carlino Bologna*. Quella del portafogli vuoto all'improvviso è l'evidenza che viene fuori dal carteggio tra l'amministrazione e il ministero dei Trasporti sulla querelle degli extra-costi. Simili agli ultracorpi, ma qui non stiamo parlando di fantascienza: le materie prime e l'energia costano carissimo e se non c'è copertura i cantieri del tram previsti entro primavera rischiano di saltare o di essere rinviati. A chissà quando. Il ministero è stato chiaro, il Comune ieri ha risposto con una nota chiarificatrice. Anche se la nebbia rimane, per ora. Se non si troverà una quadra con Roma entro breve, il sindaco Matteo Lepore (che ieri ha dribblato i cronisti a Palazzo senza rilasciare dichiarazioni) potrebbe essere costretto a una variazione di bilancio in corso d'opera (il costo totale della Rossa sta sui 510 milioni di euro, poco più di 150 arrivano dal Pnrr; la verde, che seguirà, è tutta finanzia-

ta dal Pnrr), ma bisognerà capire come. Non sarebbe esclusa, ieri l'indiscrezione circolava tra le stanze del Comune, l'ipotesi dell'accensione di un mutuo d'emergenza.

I SOLDI

«Il Comune ha le risorse per realizzare la linea rossa del tram secondo la road map già annunciata - scrive Palazzo d'Accursio -. Nella nota inviata (dal Comune al ministero) nell'ottobre scorso in via del tutto prudente, vista la congiuntura economica generale, si chiedeva di poter accedere ai finanziamenti stanziati dal Governo con il DL 50/2022, previsto per fronteggiare il rincaro eccezionale dei materiali e dei prodotti affetti dal rincaro dell'energia, per coprire gli extra-costi prevedibili sui progetti Pnrr, come per le altre città». E qui il ritardo, che il senatore Marco Lisei (Fd'I) ha addebitato alla scelta del Comune di procedere frettolosamente con un appalto integrato per il tram (progettazione esecutiva più esecuzione dei lavori). Nella missiva, è la ricostruzione del municipio, il Comune chiedeva «di poter accedere al 'Fondo per l'avvio di opere indifferibili' allocando immediatamente risorse pari al 20% del finanziamento ammesso Pnrr al fine di ottenere una provvista di garanzia, sin da subito, sull'avvio dell'esecuzione delle opere».

Nella richiesta veniva anche «avanzata una proposta interpretativa sull'applicazione della norma, affinché potesse rientrarvi anche la Linea Rossa, nata come opera ordinaria e successivamente inserita dal governo tra le opere finanziate con fondi Pnrr». Insomma, una «opportunità di finanziamento in più messa a disposizione sulle opere Pnrr, e non solo, al pari di altre opere e città d'Italia». Ma questo riscontro non c'è stato, peraltro proprio nelle more dello spoil-system post elezioni.

LA POLITICA

E c'è proprio il nodo politico che preoccupa Palazzo d'Accursio. Siamo già a un Roma contro Bologna visto che si batte bandiera di colore opposto? La sottolineatura finale della nota, a opera dell'assessora Valentina Orioli, è significativa. «La solidità finanziaria ci consente di affrontare comunque gli extra-costi, e di andare avanti come previsto sull'apertura dei cantieri della Linea Rossa - ha dichiarato l'assessora alla Nuova Mobilità -. Il punto non è questo, ma se Bologna sia una città come le altre, cioè se possa accedere alle stesse opportunità. È necessario un chiarimento del Governo». Chiarimento che, non è escluso, potrebbe arrivare in un summit nelle prossime settimane. Il tempo stringe, lo scontro Roma-Bologna è già un caso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MANCANO 50 MILIONI DI EURO
«Avevamo chiesto di accedere al 'Fondo per l'avvio di opere indifferibili'»
Ma l'istanza era fuori tempo massimo



Peso: 29-1%, 30-69%

Che cosa è successo

1 La lettera

Gli extra-costi per il caro materie prime «potrebbero far scaturire delle riserve da parte dell'appaltatore con un inevitabile fermo lavori e il conseguente ritardo nell'esecuzione dell'opera», così il Comune scrive a ottobre al ministero

2 La risposta

Ma l'appalto era andato a segno prima dell'entrata in vigore del Decreto Aiuti bis, non possono esserci risorse extra. «Esaminata la normativa, l'interpretazione non può essere accolta. Il ministero non può avallare l'interpretazione dell'ente»



3 La tagliola del 2026

Ora il Comune deve trovare almeno 50 milioni di euro. Occorrerà una variazione di bilancio, a Palazzo si vocifererà dell'accensione di un mutuo. Non si può perdere tempo, i cantieri devono finire entro il 2026 altrimenti si perdono i soldi del Pnrr

IL CARTEGGIO

Dopo il gelo, la nota: «Vogliamo la leva del finanziamento supplementare» Nuovo summit in vista

LE PROSPETTIVE

La Linea Rossa prende in parte risorse dal Pnrr, servirà una variazione nel bilancio



Un rendering del passaggio del tram in via Indipendenza, che diventerebbe pedonale



Peso: 29-1%, 30-69%

Linea rossa al via in primavera Ma è già allarme parcheggi

Entro gennaio la gara per la linea verde

Il tram

Si parte in primavera con i cantieri per la realizzazione della prima linea di tram, quella rossa, che collegherà Borgo Panigale alla facoltà di Agraria al Caab, con una diramazione alla Fiera, per un totale di 16,5 chilometri. Intanto, entro gennaio è in agenda anche la pubblicazione del bando di gara per la progettazione definitiva ed esecutiva della linea verde, 7,4 Km da via dei Mille a Castel Maggiore, con l'avvio dei cantieri previsto nel 2024 e il termine nel 2026.

Il punto sull'opera è stato fatto ieri mattina in commissione a Palazzo d'Accursio. Per quanto riguarda la linea rossa, il 20 gennaio sarà consegnato il progetto esecutivo (dopo la proroga di 45 giorni

concessa per completare la documentazione con alcune modifiche tecniche necessarie), poi seguiranno le verifiche sul progetto da parte di una società terza e l'approvazione dell'amministrazione. «Confermiamo che i cantieri vedranno l'avvio nella primavera di quest'anno per completarsi nel 2026», conferma Giancarlo Sgubbi, dirigente dell'unità Rete tram del Comune. I lavori saranno organizzati per macrocantieri, ognuno suddiviso in sotto-tratte, che «verranno realizzate per singole fasi, così da ridurre l'impatto sulla viabilità», spiega il dirigente. Il punto di partenza è in fase di conferma nella progettazione esecutiva: «Sicuramente i primi lavori riguarderanno la zona del capolinea ovest e del deposito», a Borgo Panigale.

Intanto, cerca di rassicurare cittadini ed esercenti preoccupati dall'impatto dei lavori, l'assessora alla Nuova mobili-

tà, Valentina Orioli: «Non saranno cantieri che chiudono una parte di città per anni — spiega — ma in linea e mobile». Tra i temi che allarmano residenti, Confesercenti e Ascom (perplexità anche dalle opposizioni) c'è quello dei parcheggi, per la perdita di stalli lungo il percorso del tram e della mancanza ancora di un cronoprogramma preciso. «Le attività commerciali devono sapere con mesi di anticipo quando avranno i lavori davanti al loro tratto di strada», rimarca Lorenzo Rossi di Confesercenti. Con la richiesta non solo di sgravi fiscali, ma anche di indennizzi: «Concordiamo — prosegue Rossi — sul fatto che in futuro, quando la linea sarà realizzata, alcune attività potranno avere delle opportunità in più, ma il problema è reggere durante i lavori».

Per la sosta dei residenti, «c'è la possibilità di utilizzare i parcheggi che già esistono e che in generale, come un po'

in tutte le città, hanno un tasso di occupazione medio-basso», osserva Orioli; per incentivarli si potranno «studiare anche agevolazioni tariffarie — prosegue l'assessore — possiamo prevedere anche parcheggi aggiuntivi attraverso fondi già acquisiti». Ancora lontana la linea blu, dal centro a Casalecchio di Reno, passando dallo Stadio Dall'Ara: sta iniziando la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico-economica del primo tratto, «con l'obiettivo, una volta sviluppato il progetto — conclude Sgubbi — di concorrere alla ricerca dei finanziamenti».

Micaela Romagnoli

Orioli
I cantieri
non
chiudono
parte della
città per
anni e per i
residenti gli
spazi per la
sosta ci
sono già

Da sapere

- In primavera partono i cantieri per realizzare la Linea rossa del tram, da Borgo Panigale al Caab

- Entro gennaio sarà pubblicato il bando di gare per la progettazione definitiva della Linea verde



Peso: 20%

La primavera del tram “Si parte con la linea rossa”

Il 20 gennaio il progetto, poi via ai lavori. In Stalingrado alloggi per il Tecnopolo

di Eleonora Capelli • a pagina 2



Peso: 1-20%, 2-30%, 3-2%

La primavera arriverà in tram “Via ai cantieri”

“Progetto grande
e complesso”
I 16,6 km della linea
rossa saranno i primi
a vedere la luce

di Eleonora Capelli

Tra proroghe e slittamenti, i lavori del tram partiranno comunque in primavera, da Borgo Panigale. E prosegue anche il cammino della Linea Verde, finanziata con fondi del Pnrr oltre alla più avanzata Linea Rossa. In questi giorni uscirà la gara per affidare la progettazione della prima tratta. Il progetto della nuova infrastruttura è «grande e molto complesso», come ha sottolineato ieri in commissione l'assessora al traffico Valentina Orioli, ma nonostante gli «intoppi», si va avanti. La Linea Rossa sarà la prima a vedere la luce, trasformando tutta la città al suo passaggio, nei 16,5 chilometri di percorso, ad esempio con la scopertura del canale in via Riva Reno. Con 90 mila passeggeri stimati al giorno, 3 capolinea e 31 fermate, è la «madre» di tutte le infrastrutture. La consegna del progetto esecutivo era fissata per il 6 dicembre, ma le imprese che si sono aggiudicate l'appalto hanno chiesto 45 giorni di proroga, quindi la nuova data è il 20 gennaio. «Le ditte ne hanno avuto bisogno per completare la documentazione a seguito di una serie di modifiche che si sono rese necessarie per esigenze tecniche intervenute – ha detto Giancarlo Sgubbi, dirigente dell'unità Rete tram di Palazzo D'Ac-

curio – il progetto resta comunque in piena continuità con il definitivo». Poi si tratterà di affidare la direzione dei lavori, con una gara che è già in corso. «Confermiamo che i cantieri vedranno l'avvio nella primavera di quest'anno – ha detto Sgubbi – per completare l'opera entro il 2026». I tempi stretti sono dettati anche dal fatto che quest'opera ha ottenuto 151 milioni del Pnrr e quindi deve rispettare la tabella di marcia. Si comincerà dalla «zona del capolinea ovest e del deposito», quindi sarà Borgo Panigale il primo «banco di prova», dove già sono state avviate «le attività propedeutiche di bonifica bellica e i sondaggi richiesti a livello archeologico». Poi toccherà alla Fiera e al deposito del Pilastro.

Sui lavori naturalmente l'attenzione è altissima, soprattutto da parte dei commercianti e degli operatori economici che chiedono, con Lorenzo Rossi di Confesercenti e Antonio Cocchini di Ascom, di «avere un preciso cronoprogramma degli interventi perché le attività commerciali devono programmare con anticipo gli acquisti e adesso il problema è reggere nel periodo dei lavori». Orioli garantisce un monitoraggio attento («stiamo studiando bene i diagrammi di flusso di ogni cantiere»), anche assicurando che i la-

vori del tram non comporteranno la chiusura delle strade coinvolte. «Sarà un cantiere in linea e mobile – ha garantito l'assessora – i lavori non chiuderanno una parte della città per anni, sarà sostanzialmente diverso dal Pontelungo».

Anche per i parcheggi c'è lo spiraglio di tariffe agevolate nelle strutture esistenti per i residenti, visto che soprattutto in via Riva Reno ci saranno meno stalli. «Ma il futuro non è quello di arrivare in auto al PalaDozza – assicura Orioli – ci crea dei problemi la gestione di quella zona e soprattutto della sosta, ma è uno dei luoghi con maggiori potenzialità».

Intanto anche la Linea Verde comincia il suo cammino, a partire dalla gara che verrà bandita entro il mese per affidare la progettazione, sempre con l'obiettivo di finire entro il 2026. La Linea Verde arriverà dal centro a Castel Maggiore, attraversando Corticella e ridisegnerà anche via dei Mille. Dove nei rendering «sparisce» la banchina realizza-



ta per il Civis. Il tram su gomma è ormai di un'altra epoca, adesso arriva quello su rotaia.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra le polemiche del centrodestra: secondo Marco Lisei di Fratelli d'Italia: «Al Comune mancano 50 milioni, perché i costi dei materiali erano diversi, e l'amministrazione non rientra nel fondo ad hoc stabilito dal governo Draghi».

Sparisce la banchina realizzata per il Civis che appartiene ormai a un'altra epoca



Peso:1-20%,2-30%,3-2%

IN BILICO Il Comune ha chiesto a Roma i fondi del 'decreto Aiuti'
Ma dal ministero è arrivata una doccia gelata: «Non ne avete diritto»



Sos Tram, 50 milioni di costi extra Il ministero gela Palazzo d'Accursio

«Fateci accedere al decreto Aiuti o l'opera rischia». Ma Roma risponde picche: «Bologna senza requisiti»

di **Rosalba Carbutti**

Il tram rischia di fermarsi prima di partire. Gli extra-costi per il caro materie prime «potrebbero far scaturire delle riserve da parte dell'appaltatore con un inevitabile fermo lavori e il conseguente ritardo nell'esecuzione dell'opera». Lo scrive, nero su bianco, il Comune di Bologna in una lettera inviata al ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, quantificando l'impennata dei prezzi dei materiali sull'infrastruttura in oltre 50 milioni di euro, e chiedendo di poter accedere ai fondi del Decreto Aiuti. Richiesta, che, però, il ministero ha decli-

nato. Resta, perciò, l'interrogativo in questa battaglia delle carte: chi coprirà i rincari?

Ma andiamo con ordine. Siamo a ottobre, il caro materie prime si fa sentire da tempo, e la linea rossa del tram da 511 milioni di euro (di cui 509 milioni finanziati da ministero e Pnrr) rischia di veder lievitare i costi. Da qui, a Palazzo d'Accursio scatta l'allarme, visto che la partenza dei cantieri è prevista per il 2023. E, così, l'11 ottobre 2022 il Comune prende carta e penna per chiedere a Roma una specie di 'deroga' per accedere al decreto Aiuti del governo Draghi. Nel-

la missiva ammette di non poter accedere ai fondi previsti dal governo, ma chiede la possibilità di estendere la 'finestra' per il 'fondo per le opere indifferibili', istituito dal decreto entrato in vigore il 18 maggio 2022. Ma perché Bologna non può avere i fondi da Roma? La causa è un'accelerazione del Comune della procedura di gara con il via libera dell'appalto congiun-



Peso: 29-1%, 30-96%

to (sia del progetto esecutivo sia dei cantieri) arrivato pochi giorni prima dell'approvazione dello stesso provvedimento (il 13 maggio 2022, mentre il decreto è in vigore dal 18 maggio). **Da qui**, il pressing di Bologna a Roma, dove nel frattempo governa Giorgia Meloni, con la richiesta di «poter accedere al Fondo allocando immediatamente risorse pari al 20 per cento del finanziamento ammesso Pnrr, al fine di mettere in sicurezza, sin da subito, l'avvio dell'esecuzione delle opere». Obiettivo: accedere alle risorse per coprire gli extra-costi della materie prime, derogando dalla finestra 18 maggio 2022-31 dicembre 2022 prevista dalla norma. Il ministero delle Infrastrutture, però, risponde picche: «Esaminata la normativa, tale interpretazione non può - allo stato attuale - essere accolta. Si ritiene, pertanto, che questo ministero non possa avallare l'interpretazione caldeggiata dall'ente», cioè il Comune di Bologna.

A questo punto, chi pagherà gli oltre 50 milioni di extra costi? Difficile il Comune, vista anche la congiuntura economica, ma a quanto pare nemmeno l'aggiudicatario dell'appalto integrato (il raggruppamento temporaneo d'impresе composto da C.M.B. Società cooperativa, Alstom Ferroviaria spa, Pavimental spa e Alstom Transport sa.) avendo messo a verbale con Giancarlo Sgubbi, dirigente dell'unità Rete tram di Palazzo D'Accursio, il 9 giugno, di «aver formulato la propria offerta sulla base dei prezzi previsti nei documenti di gara», ma che possono sussistere cause di forza maggiore. Morale: che fine farà l'opera? Qualche risposta sull'iter della linea rossa è arrivata ieri in commissione. E, non a caso, lo stesso dirigente del Comune, Sgubbi, ha spiegato che i lavori slitteranno di un mese e mezzo, con la partenza a primavera. La consegna del progetto esecutivo era prevista per il 6 dicembre ma le imprese coinvolte

hanno chiesto 45 giorni di proroga, concessi dal Comune, «per completare la documentazione per una serie di modifiche necessarie per esigenze tecniche», ha spiegato Sgubbi. La nuova scadenza è il 20 gennaio. E il punto di partenza dei lavori riguarderà la zona del capolinea ovest e del deposito, a Borgo Panigale. Gli altri punti: il capolinea della Fiera e la zona del deposito est al Pilastro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL NODO TEMPORALE
Il fondo per coprire i rincari in vigore il 18 maggio 2022, pochi giorni dopo il via del Comune all'appalto congiunto

Piano sosta nel mirino

LE OPPOSIZIONI ATTACCANO



Civici e Lega contro Orioli
«Sarà un bagno di sangue»

Lega e Bologna ci piace incalzano l'assessora alla Mobilità Valentina Orioli (foto) in vista del piano sosta legato alla linea rossa. «Per i parcheggi i residenti dovranno pregare», affermano la civica Samuela Quercioli e il leghista Matteo Di Benedetto. «Dalla maggioranza dicono che ci sarà 'qualche piccolo disagio' da sopportare: se per loro non riuscire a spostarsi o vedere la propria attività commerciale fallire è qualche piccolo disagio, alziamo le mani. Per molti sarà un bagno di sangue».

La battaglia delle carte

Per l'intervento di cui trattasi sarà effettivamente necessario un aggiornamento del quadro economico propeudeutico all'atto dell'approvazione del progetto esecutivo, in considerazione del delta costi straordinario che intercorre tra il prezzario utilizzato per il progetto definitivo (anno 2019) e quello approvato da ultimo con deliberazione di giunta della Regione Emilia Romagna (aggiornamento che da una prima stima vale oltre 50 milioni)

Si richiede, [...] di poter accedere al "Fondo per l'avvio di opere indifferibili" di cui al comma 7 art.26 D.L. 50/2022 allocando immediatamente (tramite procedura semplificata di cui all'art.26 del D.L. 50/2022) risorse pari al 20% del finanziamento ammesso PNRR al fine di mettere in sicurezza, sin da subito, l'avvio dell'esecuzione delle opere

Esaminata la normativa attualmente in vigore, questa Unità di missione ritiene che tale interpretazione non possa - allo stato attuale - essere accolta sulla scorta di quanto disposto dall'art. 1, comma 1, lettera f), del DPCM del 28.7.2022

Si ritiene, pertanto, che questo Ministero non possa avallare l'interpretazione caldeggiata dall'Ente, in quanto ciò esulerebbe dalla sfera di competenza delle proprie attribuzioni

IL COMUNE

IL MINISTERO



Peso:29-1%,30-96%

La linea rossa slitta a primavera Gara per la verde a fine mese

Scintille in commissione sui prossimi cantieri: «Manca il cronoprogramma»

L'iter per la realizzazione della linea rossa del Tram di Bologna slitta di un mese e mezzo, a primavera. Per quanto riguarda, invece, il primo tratto della linea verde, che unirà il centro città con Castel Maggiore, Palazzo d'Accursio in commissione ha fatto sapere che «è in corso la verifica di assoggettazione a V.i.a, che prevediamo si concluda nel giro di poco tempo e a giorni, entro il corrente mese salvo imprevisti – fa il punto il tecnico del Comune Giancarlo Sgubbi – verrà bandita la gara per affidare la progettazione dell'opera, con l'obiettivo di passare alla fase esecutiva nel prossimo triennio: ovvero il 2024-2026».

Più indietro la linea blu: sta iniziando la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico-economica del primo tratto, che an-

drà dal centro di Bologna a quello di Casalecchio passando per lo stadio Dall'Ara. Questo «con l'obiettivo, una volta sviluppato il progetto – afferma Sgubbi – di concorrere alla ricerca dei finanziamenti».

Intanto monta la polemica sulla sosta, in vista (sempre che partano) dei lavori della linea rossa. Per i residenti allarmati dalla perdita di stalli a causa dell'arrivo della prima linea del tram, il Comune sta studiando la possibilità di prevedere agevolazioni sull'uso dei parcheggi già esistenti e anche di realizzare nuove aree per la sosta. Lo ha detto ieri l'assessora alla Nuova mobilità, Valentina Orioli, rispondendo in commissione alle perplessità (su parcheggi e altri temi) sollevate dalle opposizioni e dalle associazioni di categoria dei commercianti.

È vero che i cantieri inizieranno da aree «con una densità im-

prenditoriale un po' rarefatta, però comunque non abbiamo un cronoprogramma di lavori previsti nel 2023 e nel 2023 ci siamo già», lamenta Antonio Cocchini di Ascom. Sulla stessa linea Confesercenti: «Siamo in attesa di un incontro per avere un preciso cronoprogramma degli interventi, le attività commerciali devono sapere con mesi di anticipo quando avranno i lavori davanti al loro tratto di strada», rimarca il dg Loreno Rossi, aggiungendo che andrà chiarito 'zona per zona' il nodo parcheggi e proponendo di ragionare sulla gratuità dei parcheggi scambiatori per chi arriverà da fuori Bologna e prenderà il Tram per entrare in città.

**Linea blu,
sta iniziando la
realizzazione del
progetto di fattibilità
del primo tratto**

**Ascom
e Confesercenti
incalzano: «Ai
commercianti servono
informazioni chiare»**



Peso: 30%