

Rassegna Stampa

26-02-2023

IL COMUNE

RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	26/02/2023	40	Bus a idrogeno, lo stop Roma: «No a extra-fondi» <i>Redazione</i>	2
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	26/02/2023	40	Tram, la lezione di Firenze «Il 40% di negozi è a rischio» = Il caso del tram a Firenze «Negozi, il 40% è a rischio» <i>Paolo Rosato</i>	3

Sassone (Fd'I): «Altra figuraccia del Comune»

Bus a idrogeno, lo stop Roma: «No a extra-fondi»

«**Si evidenzia** che non è possibile procedere a un adeguamento dello stanziamento assegnato al Comune, in quanto tutti i finanziamenti relativi all'investimento del Pnrr in oggetto risultano ripartiti ed assegnati». Il ministero dei Trasporti ha risposto picche alla richiesta del Comune di aumentare le risorse per acquistare i nuovi bus a idrogeno (34 mezzi entro il 2024, 127 in totale per 90 milioni di euro). Il motivo? Tper ha fatto presente all'amministrazione che per prenderli tutti bisogna alzare il valore di base d'asta da 500mila a 600mila euro cadauno, per un totale di 6,5 milioni di euro in più. Ma il Mit nella risposta recapitata giorni fa a Palazzo d'Accursio è chiaro: «Potete acquistare bus elettrici in luogo di quelli a idrogeno», oppure rivedere «la quota di finanziamento destinata alle infrastrutture, destinando risorse in più all'acquisto dei bus». Insomma, da Roma altri

soldi non arriveranno. Francesco Sassone (Fd'I): «Il riscontro del Mit parla chiaro e fa comprendere come gli obiettivi e i tempi del progetto di rinnovo della flotta bus finanziato dal Pnrr non siano modificabili a piacimento della Giunta – spiega il responsabile della segreteria del viceministro Bignami –. Serve una soluzione da subito per consentire di avviare la gara per le forniture dei bus, perché se i contratti non saranno aggiudicati entro fine 2023 è prevista la revoca del finanziamento con annessa ennesima, manco a dirlo, figuraccia di questa amministrazione». **pa. ros.**



Peso: 17%

Fd'I rende noti i dati di uno studio

Tram, la lezione di Firenze «Il 40% di negozi è a rischio»

Servizio a pagina 8

Il caso del tram a Firenze «Negozi, il 40% è a rischio»

Lo studio toscano rilanciato dall'opposizione: «Anche qui tanti potrebbero chiudere»

«Circa il 40% delle unità locali localizzate sul tracciato ha chiuso, un 4% ha deciso di localizzarsi altrove, lasciando un numero di imprese ancora attive di poco superiore alla metà». L'analisi si riferisce al contraccolpo dei cantieri del tram a Firenze, ed è tratta da uno studio dell'Istituto Regionale della Programmazione Economia Toscana (Irpel), datato dicembre 2016, che passa al setaccio l'impatto economico della prima linea tranviaria. A prenderla a modello per una comparazione di quello che potrebbe succedere a Bologna – i lavori della prima linea rossa del tram, tra sottoservizi e cantieri veri, sono attesi tra questa primavera e l'anno prossimo – è Fratelli d'Italia. Che mette in risalto alcuni passaggi, soprattutto per quanto riguarda i disagi sulle attività economiche. L'affondo arriva il giorno dopo le rassicurazioni dell'assessora del Comune, Luisa Guidone, all'Ascom sui ristori «diversificati». Nel 2009, anno di lavori, l'analisi Irpel stima una perdita di fatturato ad addetto, nel settore delle attività professionali, scientifiche e tecniche, di 82mila euro. «La perdita di fatturato per le imprese collocate

sul tracciato della tramvia risulta evidente in ciascuno dei casi analizzati, a partire dal 2006 e fino al 2010, anno in cui sia le imprese collocate sul tracciato della tramvia che il gruppo di controllo ricominciano a mostrare andamenti simili, in corrispondenza dell'entrata in funzione della Linea 1 – spiega lo studio Irpel –. Ciò che è possibile dedurre con un certo grado di sicurezza, è che nel periodo considerato le imprese interessate dai lavori hanno accusato a livello di fatturato la situazione di disagio collegata alla realizzazione dell'opera»

Irpel poi enuclea tutta una serie di interventi possibili per sorreggere i disagi, dagli sgravi sulla Tari ad altre agevolazioni sui tributi comunali, e spiega anche alcuni effetti benefici, «tuttavia, nel medesimo lasso di tempo, sono state aperte un numero di unità locali tali da controbilanciare il numero di chiusure, con un bilancio finale di lieve diminuzione complessiva». Molto critica Fratelli d'Italia. «Lo studio su Firenze ha fatto emergere le conseguenze drammatiche della cantierizzazione della Linea Rossa del Tram – argomenta il capogruppo Stefano Caviedagna –. Più del 40% dei commercianti e negozi lungo il tragitto ha chiuso. Oltre il 4% si è trasferito. Tra



Peso: 33-1%, 40-40%

coloro che hanno resistito si è contata una perdita di fatturato che va oltre il 30%. La giunta Lepore ci sta dicendo che ritiene accettabile che delle oltre 1.700 attività commerciali lungo il tragitto del Tram, più di 750, quasi una su due, chiuderanno. Secondo Lepore è accettabile che migliaia di commercianti e di conseguenza i dipendenti si troveranno senza lavoro o a perdere i loro investimenti. Per noi di Fd'I questo è insostenibile. È una ulte-

riore motivazione, sotto gli occhi di tutti, per non realizzare quest'opera. La giunta dica le cose come stanno ai cittadini bolognesi, i ristori di cui si è parlato non sono credibili».

Paolo Rosato

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il passaggio
del tram in via
Indipendenza,
che verrà
semi-pedonaliz-
zata.
Nel riquadro,
Stefano
Cavedagna (Fd'I)



Peso: 33-1%, 40-40%