

IL DIBATTITO SULLA MOBILITÀ

Emilia-Romagna, l'ora della svolta

Contro sul Passante, il nodo tariffe L'incertezza blocca Autostrade»

De Micheli, ex ministra delle Infrastrutture, nel 2019 firmò l'intesa che diede il via al progetto attuale. Ora è necessaria, alla fine si farà. Il tracciato migliore? Serve una nuova analisi sui flussi di traffico»



Alba Carbutti
SNA

nte di Mezzo, a Sud, a di Sotto. Oppure unire le di tangenziale e autostra- nodo di Bologna si dibatte anni, ma anche l'ultimo pro- il Passante di Mezzo, è fer- otto zero. Da qui, è riparti-

«No. Ci sono stati diversi fattori 'esterni' che hanno cambiato tutto. Intanto il disastro del ponte Morandi, che portò all'acquisizio- ne di Autostrade per l'Italia da parte di una cordata composta da Cassa depositi e prestiti e i fon- di Blackstone e Macquarie. Un ac- cordo che risale al 2020 e che ha portato con sé anche la definizio- ne del Pef, il Piano economico fi-

energetici e dei materiali aumen- tati moltissimo e con loro anche i costi del Passante».
Quando era al Mit in quanto era stato quantificato il costo dell'opera?
«Poco più di 700 milioni, ora sia- mo attorno ai tre. I costi sono più che quadruplicati».
Mancano le risorse...
«Manca la definizione del Piano economico finanziato perché

nuovo di Art) si dovrà applicare».
Quindi dipende tutto dalle nuo- ve tariffe autostradali?
«Il modello che si applica è diri- mente per i futuri investimenti di tutti i concessionari autostradali. Una volta, quindi, che Tar e Consi- glio di Stato decideranno se si ap- plicherà il vecchio sistema tariffa- rio o quello nuovo, sapremo con quali parametri economici si fi- canzierà il piano di infrastruttura



L'ex ministro dem Paola De Micheli. A sinistra, tangenziale e A14 a Bologna

LA SCHEDA

1 ● MAXI INVESTIMENTO

La spesa prevista in continua crescita

Il Passante è un allargamento della sede stradale che vede affiancate A14 e tangenziale di Bologna. In origine il costo era di 700 milioni, poi di 1,5 miliardi, oggi lievitati a tre.

2 ● DIBATTITO APERTO

Ecco perché si è fermato tutto

Il centrodestra considera l'opera già vecchia in partenza e, comunque, per finanziarla, Autostrade chiede di agire sull'allungamento della concessione o sui pedaggi

Che cosa intende?

«Il progetto migliore non lo deciderà il ministro di turno ma emergerà da un insieme di fattori: i flussi di trasporto (serve una nuova analisi, perché in 5/6 anni tutto cambia); i costi dei materiali; la scelta delle opere compensative; l'impatto ambientale. Chiarita la questione tariffe, si ripartirà da questi 4 punti».

IL DIBATTITO SULLA MOBILITÀ

Emilia-Romagna, l'ora della svolta

Mondo del lavoro in rivolta «Passante, che vergogna Bruciati trenta miliardi»

Ghedini (Legacoop Bologna) racconta l'esasperazione di fronte allo stallo
«In questi anni la paralisi del traffico ha avuto costi enormi per i cittadini
Con la stessa cifra l'opera si sarebbe già potuta finanziare e realizzare»

di **Rosalba Carbutti**
BOLOGNA

Si è calcolato che la congestione di traffico del nodo bolognese abbia un impatto di 1,3 miliardi all'anno...

«Dopo 30 anni ritrovarsi a parlare di Passante è più che imbarazzante: è quasi vergognoso». Per Rita Ghedini, presidente di Legacoop Bologna, riprendere il dibattito sull'allargamento di autostrada e tangenziale «grida vendetta», anche perché «dopo l'avvio del cantiere zero avevamo creduto che l'opera si sarebbe fatta». Un'illusione, almeno fino a oggi. Il Passante di

LA SCHEDA

1 LA TELA DI PENELOPE

Infrastruttura tormentata



Rita Ghedini è la presidente di Legacoop Bologna

gare un prezzo davvero troppo alto».

A questo punto, vedendo che il cantiere zero è stato (per ora) un'illusione, non sarebbe meglio accontentarsi di un intervento meno ambizioso, come l'unificazione delle corsie autostradali e autostrada?

tutti chiusi in una stanza finché non esce non una decisione – visto che di decisioni se ne sono prese tante, partite, differite, smentite – ma il via libera all'operatività. Il fatto che si sia fermata l'attività dei lavori sul Passante è sconvolgente».

Il sindaco di Bologna, Matteo