

la città

LA MANCANZA DI FONDI PER LE INFRASTRUTTURE

Cristiano Zecchi

Bologna è fuori dai finanziamenti statali per le infrastrutture. A dirlo o, per essere precisi, a non mettere nero su bianco i finanziamenti è il "Programma delle infrastrutture strategiche" contenuto nel documento di programmazione economica e finanziaria del Governo.

Insomma, i piani che riguardano il complesso nodo della mobilità di Bologna sono solo inseriti in quelli "possibili". Ma perché? Il Governo Berlusconi ha fatto il passo più lungo della gamba, durante il suo mandato il Cipe (il comitato interministeriale per la programmazione economica) ha dato il via libera a finanziamenti per 173 miliardi di euro ma, di fatto, ne ha elargito 59 miliardi. E i restanti 114? «Ce li siamo trovati sul tavolo - dice il senatore Ds, Walter Vitali - con questo non ci metteremo a puntare il dito contro il centrodestra e il passato, ma occorre venire fuori bene da questa situazione».

Rimane pur sempre il fatto che il Governo Berlusconi ha dato solo il 34% di quanto promesso non a parole, ma attraverso il Cipe. A conti fatti Maurizio Zamboni, assessore comunale alla mobilità, parla del Passante nord, opera che prevede un costo di realizzazione di 701 milioni di euro, con una disponibilità invece limitata a 133,2 milioni. «I conti tornano - esordisce Zamboni - peccato però che le risorse riguardino soltanto la terza corsia dinamica e che nel frattempo i costi siano saliti a quasi un miliardo di euro». Per Zamboni la sorpresa viaggia però in metropolitana: per il Cipe il progetto del metrò costa 877 milioni di euro, con 189,9 milioni di risorse utilizzabili. «Questi numeri sono pura fantasia - commenta l'assessore - Il primo

Nel documento del Governo spariscono le grandi opere bolognesi che sono inserite solo nel capitolo delle "probabili realizzazioni" Parlamentari Ds e Udc al lavoro per una richiesta bipartisan

Fuori dal piano strategico



SOPRA UN METRÒ. IN BASSO A SINISTRA IL SENATORE WALTER VITALI (DS) E A DESTRA I DEPUTATI ENZO RAISI (AN) E GIANLUCA GALLETTI (UDC)



lotto del progetto del Comune prevede un importo di 189 milioni di euro e nel luglio dello scorso anno fu proprio il Cipe a garantire un impegno per 92 milioni di euro, che poi non si sono mai visti».

Di fronte a cifre talmente incompatibili, tanto per rendere l'idea Zamboni aggiunge: «È come se mi sedessi a tavolino e incominciassi a scrivere numeri a caso...».

In altre parole, quei numeri celano un vero e proprio mistero: «Soltanto Baldassarri in persona può risolvere», continua l'assessore, con riferimento all'ex segretario del Cipe e viceministro all'Economia di An. La delibera del Comitato fa il punto anche sull'asse ferroviario lungo la dorsale adriatica, la tratta Bologna-Taranto: su 742 milioni di euro di spesa previsti, la disponibilità di cassa non va oltre i 682. Insomma, nulla è cambiato tra la delibera del lontano 2001 e l'aggiornamento dell'aprile scorso. Ancora più negativo il capitolo dedicato all'asse ferroviario Bologna-Verona-Brennero:

nel 2001 l'opera aveva un costo di realizzazione di 1,4 miliardi di euro, lievitati nel 2006 a 2,5 miliardi. Ma il budget spendibile arriva a stento ai 38 milioni di euro. L'ultima citazione per Bologna è quella della stazione ferroviaria, il progetto di restyling dello scalo delle Due Torri: l'importo è passato dai 36,1 milioni di euro del 2001 ai 56,3 del 2006, a quanto pare finanziabili per intero.

Che fare? In una situazione del genere, dove sembra che gli schemi siano saltati del tutto, sembra arrivare una proposta trasversale: un documento su cui Vitali (Ds) e l'onorevole Gianluca Galletti (Udc) stanno lavorando per fare un'azione puntuale da parte di Unione e Polo nei confronti del Governo per risolvere i problemi bolognesi. Non u-

la città

na raccomandazione, ma la consapevolezza che dalle Due Torri passa un sistema viario fondamentale per l'intero Paese.

L'appello arriva alla fine di una lunga riunione a Palazzo Malvezzi, al cospetto della presidente, Beatrice Draghetti, del sindaco Sergio Cofferati, gli assessori a trasporti e pianificazione territoriale di Regione, Provincia e Comune di Bologna e della maggior parte dei parlamentari bolognesi. «Io e Galletti ci siamo assunti l'incarico di provare a stendere un documento, per vedere se è possibile trovare un'intesa su alcune questioni fondamentali per la nostra città - spiega Vitali - che possano caratterizzare un lavoro comune dei parlamentari bolognesi nel Parlamento nazionale nei

WALTER VITALI
«SI STA VALUTANDO
LA POSSIBILITÀ DI
TROVARE UN'INTESA
SULLE QUESTIONI
FONDAMENTALI»

confronti del Governo che sia di stimolo e di sollecitazione». Un documento bipartisan per fare pressione sulle scelte che l'esecutivo di Prodi si appresta a fare. «Vedremo se riusciremo - ammette l'ex sindaco di Bologna - vedremo di lavorarci sopra, non sono sicuro che ci arriveremo, ma ci sono delle possibilità».

Unità d'intenti è quello che chiede Cofferati ai parlamentari: «Ognuno di loro deciderà dove collocarsi. Laddove gli interessi sono comuni perché riguardano la comunità è auspicabile ci siano azioni distinte, ma volte nella stessa direzione. Più la comunicazione su

quello che serve è lineare, più facilmente ci sono azioni comuni».

Una soluzione alternativa all'empasse romano di qualche giorno fa, quando il ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro ha "rimandato a settembre" la Regione sulla discussione dei progetti bolognesi. «All'incontro di oggi non diamo una valenza eccezionale», dice Draghetti a cui fanno eco le parole di Cofferati: «Avremmo piacere che diventasse una consuetudine. Un rapporto costante tra gli enti locali e i parlamentari è bene che abbia carattere periodico». Ma qual è la situazione attuale? «Drammatica - spiega Vitali - è quella che dice Di Pietro. Sono state approvate al Cipe opere per 173 miliardi di euro, ma esistono finanziamenti solo per 59 miliardi. La metropolitana di Bologna è nell'allegato sette, quello relativo alle possibili priorità sui nodi. Il nodo di Casalecchio è nell'allegato otto, tra le possibili priorità sulle reti che afferiscono a nodi».

Il Passante non c'è perché su quest'opera fa testo l'accordo procedimentale. «Anche qui si dice - aggiunge il senatore Ds - che i nodi attorno alle grandi città debbono avere priorità, come ha detto il ministro inaugurando la variante di valico. Si tratta di far seguire alle parole i fatti. Non è possibile che decisioni vengano assunte senza un ruolo determinante delle Regioni e del sistema delle città metropolitane. Bisogna essere coerenti con queste affermazioni».

Galletti ha riproposto l'ipotesi - da lui avanzata - della vendita delle azioni di Hera per finanziare le infrastrutture: «Ci credo molto». Idea però bocciata da Vitali: «Non si può pensare di finanziare tutto questo fabbisogno vendendo Hera».