

In primo piano

Addio Passante nord basterà la bretella E per Fico tornerà il tram

Merola dice no all'opera di 39 km nell'hinterland bolognese "Era superata, riutilizzeremo i fondi". L'ok di governo e Autostrade

VALERIO VARESI

Addio Passante, riecco il tram. Sul palcoscenico della politica non poteva mancare il colpo di teatro. Dopo il prelude di martedì, col documento contro la bretella autostradale a nord firmato da nove sindaci della Bassa e appoggiato da Pd provinciale e dal sindaco metropolitano Virginio Merola, arriva l'atto culminante: via i 39 chilometri nella Bassa bolognese, potenziamento in loco di tangenziale e autostrade con tre corsie ciascuna per senso di marcia e tram che collega stazione, Cnr, Tecnopolo, Meraville, Fiera, Fico e Caab grazie a un binario a fianco della linea di cintura delle Ferrovie. Tutto con la benedizione anche di Governo e Autostrade. L'annuncio arriva da Merola stesso tra gli stucchi di palazzo Malvezzi sede della Città metropolitana. Al suo fianco i titolari della Mobilità del Comune andrea Colombo e della stessa Città metropolitana Irene Priolo. L'analisi che porta al cambiamento di rotta riassume quello che già da molto era pale-

IL PUNTO

L'ACCORDO

Nel 2002 Vasco Errani, Vittorio Prodi e Giorgio Guazzaloca firmano un accordo che dà l'avvio al Passante lungo 41,5 chilometri nella Bassa con quattro corsie per senso di marcia e tutto il traffico della A14 trasferito fuori città



LA RINUNCIA

Merola l'addio all'opera dopo tanti rifacimenti e la rivolta dei nove Comuni attraversati. Il Pd e il sindaco metropolitano Virginio Merola staccano la spina al Passante preferendo il potenziamento in loco di tangenziale e A14

se nei discorsi degli amministratori: «Il tragitto proposto da Autostrade presenta criticità difficilmente ovviabili - spiega Merola - e il piano territoriale provinciale (Ptcp) non è più l'espressione delle esigenze attuali. Lo era di una città in espansione, mentre oggi pensiamo a concentrare nel capoluogo puntando sul trasporto pubblico e sul risparmio di suolo». Coerente con tutto ciò, Merola ripropone il tram, vecchia

conoscenza cittadina già giubilata in epoca Guazzaloca. Il nuovo binario sfrutterebbe il corridoio della linea delle merci che passa in periferia saltando la stazione. Collegherebbe i principali attrattori di traffico tranne l'aeroporto per cui già c'è il "People mover" («non sarà prolungato» taglia corto Merola). Al posto del Passante, l'idea di Comune e Città metropolitana, è quella di un ritorno al passato, al vecchio progetto



che risale addirittura alla giunta Imbenni, vale a dire il "tre più tre", tre corsie per senso di marcia sia per l'autostrada A14 che per la tangenziale. Allora tale impostazione fu accantonata per la rivolta dei cittadini vicini al tracciato, ma oggi torna in auge previe precauzioni, tipo l'attuale "galleria" di San Donnino anti-rumore. Il progetto, simile pure a quello del comitato contro il Passante, parte dall'estensione di un'ope-

ra propedeutica del Passante stesso, ovvero la terza corsia per la tangenziale tra gli svincoli Fiera e Corticella, comprendendo l'allargamento anche dell'Autostrada. Tutto ciò comporterebbe un'espansione di sei metri per lato lungo tutto il tragitto. «Abbiamo la garanzia che 1,3 miliardi previsti per la bretella saranno spesi per il nodo bolognese» assicura Merola. Dunque, entro questo costo dovranno rientrare sia

