

Economia & Imprese**Bologna mobilitata per sbloccare i cantieri****INFRASTRUTTURE**

Domani scendono in piazza tutte le forze economiche, politiche e sindacali

**Ferrari: le merci devono poter viaggiare
Bonaccini: il Governo decida**

Ilaria Vesentini

Non sarà una manifestazione di piazza ma un grande ritrovo istituzionale di tutte le forze economiche, politiche e sindacali dell'Emilia-Romagna, quello organizzato per sabato 9 marzo a Bologna, davanti e dentro al Palazzo dei Congressi per levare un grido corale di attenzione e di allarme al Governo sulla paralisi infrastrutturale di una città e di una regione crocevia del Paese. Una paralisi che blocca investimenti e sviluppo in un territorio locomotiva per l'economia nazionale in recessione, che continua a crescere anche se ha dimezzato il ritmo di marcia nel giro di pochi mesi (+0,7% la stima rivista da Prometeia per il Pil regionale di quest'anno, dopo il +1,4% del 2018).

I primi tre grandi progetti strategici per la mobilità lungo la via Emilia, già finanziati, che da soli valgono 2,5 miliardi di euro di investimenti, su cui non intendono fare marcia indietro il sindaco di Bologna Virginio Merola e il governatore Stefano Bonaccini - che hanno organizzato l'evento di protesta, invitando anche premier e ministro del Mit - sono il Passante di Bologna, la bretella Campogalliano-Sassuolo e l'autostrada regionale Cispadana. Opere di cui si

discute da decenni, su cui sono state depositate carpete di autorizzazioni alte metri e che secondo i cronopro-

grammi dovrebbero essere in costruzione. Invece attorno a Bologna continuano gli imbuto di 150 mila veicoli al giorno e la progettazione esecutiva del Passante di mezzo (750 milioni) non è partita, perché grillini e leghisti si sono rimessi a discutere di un Passante Sud scavato sotto l'Appennino o soluzioni minime come il "Passantino". L'autostrada regionale Cispadana, 67 km tra Reggio Emilia (A22) e Ferrara (A13), investimento da 1,3 miliardi, non parte perché negli anni persi i costi sono lievitati e vanno trovati 200 milioni di euro, ma non si sa dove, e intanto il distretto biomedicale di Mirandola, eccellenza europea, fa i conti ogni giorno con code infinite di Tir su strade a due corsie. Così come quello ceramico di Sassuolo, leader mondiale, si è visto bocciare dal Governo

giallo-verde la bretella di Campogalliano-Sassuolo, mezzo miliardo di opera, già in cantiere.

«È dal momento dell'insediamento del Governo che chiediamo risposte - rimarca il presidente della Regione - . Scrissi immediatamente al ministro Toninelli per vederci e confrontarci. Abbiamo registrato prima il silenzio, poi dichiarazioni ostili, infine il blocco di tutti i procedimenti amministrativi. A più riprese abbiamo riscritto al ministero dei Trasporti, prima come istituzioni e poi insieme ai sindacati e alle associazioni delle imprese. Da lì siamo passati alle diffide formali e infine al ricorso alla Corte costituzionale per il Passante. Ora è necessario un atto di chiarezza e trasparenza: la manifestazione di sabato serve a spiegare

i nostri progetti e la loro utilità a tutti coloro che vorranno ascoltare e capire. E serve per ascoltare dalla viva voce dei rappresentanti dei lavoratori e delle imprese cosa rappresentino queste infrastrutture per l'Emilia-Romagna e per l'Italia».

«Le merci non hanno colore politico, devono viaggiare. Se qui sono insediate industrie leader nel mondo e campioni di occupazione e produttività (a dispetto degli indici del Paese) è perché esportano l'80 se non il 90% delle loro produzioni. È ora di smetterla con le patine politiche, è 40 anni che parliamo sempre delle stesse opere e non parte un cantiere - afferma il presidente di Confindustria Emilia-Romagna, Pietro Ferrari -. Se il Governo pensa che d'ora in avanti merci e persone si sposteranno in bici, si accertino che andranno in giro su due ruote anche i nostri concorrenti internazionali, perché la competizione impone di viaggiare tutti alla stessa velocità, se non si vuole sparire dal mercato».

Le infrastrutture sono parte integrante del Patto del lavoro firmato da tutte le forze istituzionali, economiche e sociali della via Emilia, con l'obiettivo di riportare la disoccupazione sotto il 5% entro il 2020 «e sabato saremo tutti assieme perché bloccare i cantieri significa paralizzare la crescita di un intero sistema manifatturiero, turistico e agroalimentare», sottolinea il sindaco Merola, che proprio ieri ha presentato alla città il progetto della rete



Peso: 24%

tramviaria bolognese, quattro linee di tram con l'obiettivo di avviare i cantieri nel 2022. Comitanti Nimby permettendo.

2,5 mld

Investimenti bloccati

Valore complessivo dei progetti infrastrutturali al palo



Congestione Una veduta del traffico nel nodo infrastrutturale di Bologna



Peso: 24%