



▲ **Lavori in corso** Un cantiere stradale

La denuncia del consigliere Paruolo

Lungosavena, 25 anni di ritardi

di Caterina Giusberti

Finiranno mai i cantieri della Lungosavena? A venticinque anni dalla progettazione di questa strada di scorrimento (che appare la prima volta nelle carte del piano regionale dei trasporti 1998-2010) la domanda è legittima. E aperta. Per il momento infatti sono stati realizzati ancora soltanto tre, dei cinque lotti previsti. Intanto però sono cambiati i soggetti attuatori, i costi delle materie prime sono lievitati e il collegamento che avrebbe dovuto tagliare a metà la pianura, unendo l'area attorno a Granarolo con quella di Rastignano, è ancora pieno di buchi.

A fare il punto della situazione è il consigliere regionale Giuseppe Paruolo, con un'interrogazione alla quale ha risposto l'assessore ai trasporti di viale Aldo Moro, Andrea Corsini. A preoccupare di più è soprattutto il lotto 2 bis, che dovrebbe collegare la San Vitale con via dell'Industria e la zona Roveri, alle porte di Bologna. Inizialmente avrebbe dovuto costare 11 miliardi di lire, che nel 2009 raddoppiano in quasi 12 milioni di euro. Dieci anni dopo, e siamo nel 2019, il preventivo viene di nuovo ritoccato al rialzo, stimando altri 4 milioni di euro in più per «risolvere le interferenze con le condotte di Hera e Snam». Da allora, tutto si ferma. Intanto però solo per quel lotto gli enti coinvolti hanno già speso 4,6 milioni di euro. E l'opera si trova sostanzialmente ancora a un punto morto, in attesa di trovare nuove fonti di finanziamento «vista l'impossibilità per i soggetti finanziatori di incrementare le rispettive quote di contributo». L'ultima mazzata? L'aumento dei costi dei materiali nell'edilizia.

Va un po' meglio per l'altro lotto mancante, ovvero il numero 3. Anche qui i costi sono lievitati (da 11 a 51 milioni di euro) ma le speranze di vederlo realizzato in un futuro prossimo sono più alte, perché nel 2016 è stato inserito nell'accordo del Passante, dunque sarà realizzato e pagato da Autostrade. Il che però, rileva Paruolo, è anche un elemento di debolezza: «È legato ad un'opera enorme, e gioco-forza eventuali rallentamenti e problematiche dell'opera principale si rifletterebbero anche su di essa». Gli espropri necessari alla sua realizzazione, si legge ancora nella nota della Regione, partiranno a inizio del prossimo anno. «Invece il lotto 2 bis è ancora a un punto fermo, e al momento non si vede la luce in fondo al tunnel. Non è proprio il massimo - sottolinea il consigliere - per un'opera come la Lungosavena prevista come importante, nel suo complesso, in documenti di un quarto di secolo fa».

Sul suo blog Paruolo sottolinea l'importanza che l'opera avrebbe per la circolazione. «Quando la Lungosavena fosse completata - scrive - alleggerirebbe in modo significativo un notevole traffico di attraversamento e questo sarebbe importante anche per il capoluogo». Per questo, conclude il dem, «chiedo alle istituzioni coinvolte di guardare alla strategicità dell'intervento in una ottica che sia davvero metropolitana».