

«Una nostra vittoria» Il partito del «nimby» si gode il momento d'oro

Viale Aldo Moro, una sera di ottobre del 2015. Undici sindaci della provincia lasciano il palazzo della Regione alla spicciolata. Tra di loro c'è anche il primo cittadino di Bologna Virginio Merola, l'uomo che guida la Città metropolitana. I sindaci sono stati appena ricevuti dall'assessore regionale ai Trasporti Raffaele Donini e dai tecnici di Autostrade, che hanno illustrato in lungo e in largo il nuovo tracciato del Passante Nord: 37,5 km d'asfalto destinati ad aggirare Bologna da Zola Predosa a San Lazzaro, attraversando campi coltivati e vigneti, a un tiro di schioppo da ville e case coloniche, a pochi metri dai centri abitati.

Ai sindaci quel progetto non piace: troppo vicino alle case, troppo invasivo e costoso. Qualcuno si espone pubblicamente, il malcontento finisce sui giornali. A novembre deflagra. Nove sindaci firmano una lettera in cui seppelliscono l'opera. Il decimo, Stefano Sermenghi (Castenaso), non la firma perché la ritiene addirittura troppo tenera. Nel giro di poche ore anche Merola suona il de profundis: «Il Passante Nord è un'idea superata».

E così ieri, mentre Renzi presentava il Passante di mezzo che ha sostituito il vecchio bypass autostradale, è apparso evidente a molti che la nuova opera non sarebbe mai entrata in agenda senza la battaglia di quegli undici primi cittadini. Glielo ha riconosciuto anche Renzi, che ha detto: «Abbiamo trovato una soluzione che viene incontro alle problematiche che avevano alcuni sindaci, assolutamente giuste e condivise». Erano tutti lì, ieri, gli undici ribelli, ancora in Regione a sentire Renzi definire il Passante di mezzo un'opera che «dà un messaggio all'intero Paese».

«Questa è una vittoria di Merola, senza di lui non avremmo ottenuto questo risultato», dice Irene Priolo, sindaco di Calderara di Reno, la donna che ha guidato il fronte dei ribelli e che ieri ha firmato l'accordo con il governo in veste di assessore metropolitano alla Mobilità. «È stato un percorso in salita — sottolinea Priolo — ma è stata la scelta giusta e la Città metropolitana ha dimostrato di sapere fare le sue scelte». Anche la collega di San Lazzaro, Isabella Conti, riconosce a Merola il merito di avere saputo portare avanti le richieste dei sindaci. «Senza Virginio le nostre voci sarebbero rimaste inascoltate». E Stefano Sermenghi (Castenaso): «Finalmente sono soddisfatto. Il vecchio tracciato avrebbe devastato la pianura».

Ma ieri è stato anche il giorno di Gianni Galli e Severino Ghini, storici attivisti del Comitato No-Passante che per anni si è battuto per l'allargamento di autostrada e tangenziale senza consumare nuovo territorio: «Questo dimostra come sia possibile per un comitato giocare un ruolo decisivo senza lasciarsi tentare da metodi prepotenti».

P. V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA