

I NODI DELLA MOBILITÀ

«Entro sei mesi avremo i soldi per

Venturi: «Prima dell'estate il governo verserà i 237 milioni promessi

terminare l'Sfm»

Metà è per la rete di treni locali»

CANDIDATO FER-ATC

«SUTTI NON PUÒ PRESIDERE LA NEWCO FER-ATC
CON GIÀ DUE MANDATI ALLE SPALLE, SE LO
AVESSI POTUTO PROROGARE LO AVREI FATTO»



TRACCIATO A regime, la rete dell'Sfm prevede sei linee



CARROZZE Uno dei nuovi diesel Atr 220 in servizio dall'anno scorso



RINNOVATA Sulla stazione di Sasso Marconi Rfi ha investito 3 milioni

LA DENUNCIA DI GALEAZZO BIGNAMI (PDL)

«IN TEMA DI MOBILITÀ IL COMUNE NON HA
PRESENTATO LA DOCUMENTAZIONE E HA PERSO
500MILA EURO DI FINANZIAMENTI REGIONALI»

di **LUCA ORSI**

ENTRO GIUGNO dovrebbero essere spendibili i 237 milioni di euro che il governo Monti — deviandoli dal vecchio, svanito progetto di metrò — ha destinato alla mobilità bolognese. «Entro Natale il Cipe formalizzerà lo stanziamento, che sarà liquidato in un'unica tranche nei primi sei mesi del 2012», calcola il vicepresidente della Provincia, Giacomo Venturi.

Come utilizzerete i fondi?

«Una metà per completare l'Sfm, il Servizio ferroviario metropolitano; l'altra metà per il progetto di filoviarizzazione della rete di autobus di Bologna».

A cosa serviranno i circa 120 milioni dell'Sfm?

«Con 30-40 milioni realizzeremo le cinque fermate mancanti, su 87 previste. Il resto andrà nell'acquisto di nuovi treni (un aspetto negativo è l'età media dei convogli e il fatto che in questi anni sono stati acquistati meno di quanto previsto) e in un progetto di nuova segnaletica che caratterizzerà l'Sfm, in tutti i Co-

muni attraversati, e lo renderà più visibile e attrattivo».

Quali sono le fermate mancanti?

«Prati di Caprara, San Vitale-Rimesse, Zanardi, Borgo Panigale Scala, Libia-Sant'Orsola. Due di queste, Prati di Caprara e San Vitale, sono strategiche, perché incrociano altre tre o quattro linee ferroviarie».

Perché una stazione come Mazzini, finita da circa un anno, non è ancora in funzione?

«Trenitalia ha posto questioni tecniche, di consolidamento delle tracce ferroviarie, che non si sono potute superare. L'obiettivo è aprirla al pubblico nel dicembre 2012. Speravamo prima, ma non è possibile».

Quando sarà tutto a regime?

«Fra il 2014 e il 2015».

Perché così avanti? La rete è quasi completa.

«Dipende dalla fine dei lavori della stazione sotterranea per l'Alta velocità».

Le Ferrovie dicono 2012.

«Io ho molte perplessità. Visto lo stato dei lavori, mi pare difficile

pensare che possano finire in dodici mesi».

Perché l'Alta velocità sotterranea condiziona l'Sfm?

«Perché, in stazione, libera tutti i binari in superficie per farci passare le linee passanti dell'Sfm e i treni regionali».

Quale frequenza avranno i treni dell'Sfm?

«In media un treno ogni mezz'ora; no ogni quarto d'ora nelle ore di punta, sulle tratte principali».

Quali vantaggi ci saranno per i cittadini?

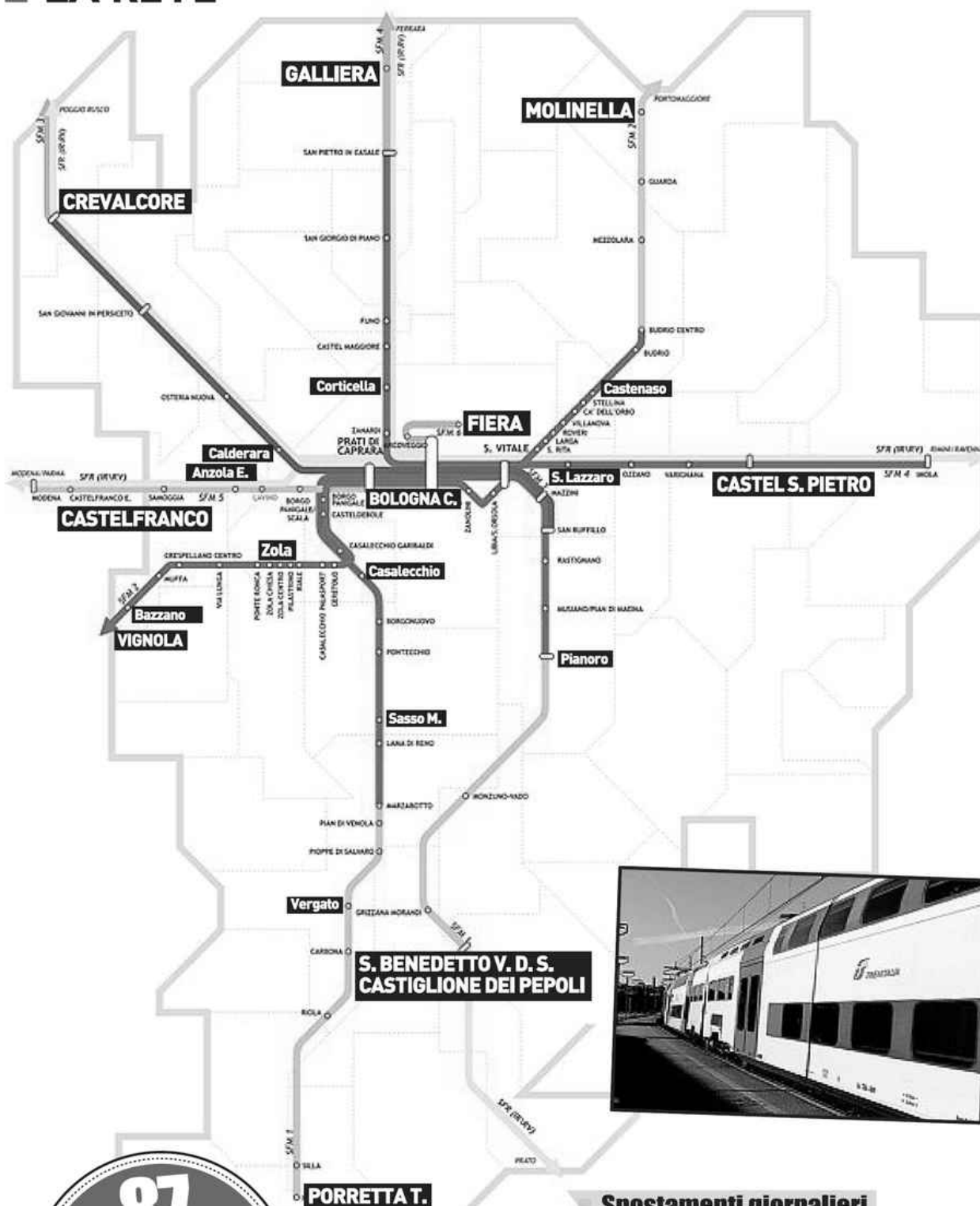
«Un servizio ferroviario locale efficiente, come vuole essere l'Sfm, garantisce, rispetto ai mezzi privati, velocità d'esercizio superiore, maggiore portata, economicità e sicurezza. Condizioni che ne garantiscono la competitività rispetto all'automobile».

Chi utilizza Sfm e autobus potrà utilizzare un solo biglietto?

«Uno degli obiettivi è proprio il completamento del sistema tariffario integrato Stimer-Mimuvio, con l'introduzione del titolo unico di viaggio».



LA RETE



87
STAZIONI
 (esistenti: 37
 riqualificate: 28
 nuove: 17
 da realizzare: 5)

Corse
576 al giorno
 (a regime)
 Nel 2010:
404 corse (70%)

Spostamenti giornalieri

2004: **39.000**

2010: **58.000**
 (+48%)



687
MILIONI DI EURO
INVESTIMENTO TOTALE