

LA CITTÀ DEL FUTURO

GIOVANNI FAVIA (MOVIMENTO 5 STELLE)
 «PEOPLE MOVER E SFM SONO L'UNO IL DOPPIONE DELL'ALTRO. ALLORA PERCHÉ SCEGLIAMO QUELLO PIÙ COSTOSO E CON PIÙ IMPATTO AMBIENTALE?»

«Un treno fra stazione e fiera» Ma Matteoli gela la Provincia

Palazzo Malvezzi vorrebbe dirottare i fondi del metrò alla ferrovia

DALLA PRIMA

IL TEOREMA DI PAPERINO



di **PIERO FORMICA**

IL TRASPORTO è pubblico, non collettivo. Non ci sono consumatori che fanno il prezzo, bensì utenti che lo subiscono dal monopolista Atc e dal suo controllore-controllato che è il Comune.

Dopo la sbornia della finanza internazionale, il mercato non è più di moda. Non lo è, però, mai stato nei modi di organizzare la mobilità spaziale delle persone. Regolamenti pubblici e monopolisti della corona hanno spadroneggiato. Disgraziatamente, mancando il mercato si perdono i segnali. La sua assenza può addirittura generare dei mostri.

Com'è puntualmente accaduto col Civis. Palazzo d'Accursio non ha captato i segnali trasmessi da Rouen e da Clermont Ferrand sul cui cielo il Civis era apparso come una stella cadente. Provato e rimandato al mittente. Né tantomeno si è dato ascolto ai segnali provenienti dai tecnici locali, dentro e fuori le stanze del potere.

ASSENTE il mercato, il dinosauro della burocrazia, il Diplodocus dal cervello piccolo in un corpo gigante, ha girato in lungo e in largo tanto da trascinare il Civis in una corsa sfrenata, fino a sbattere contro il muro.

Il sommo guaio è che la lezione non è stata appresa. Che sia Civis, People Mover o Metrò, si continua a parlare solo di fondi pubblici e tecnologia del mezzo di trasporto. È orfano il discorso sul modello organizzativo della mobilità urbana. Non se ne parla a Palazzo d'Accursio. Non è in discussione il monopolista Atc. Peccato, perché priva della voce del mercato la tecnologia riesce a fare brutti scherzi. Civis docet?

di **LUCA ORSI**
 e **SAVERIO MIGLIARI**

NIENTE metrò, nessun prolungamento del *people mover* ma anche niente finanziamenti dallo Stato. Ieri la Provincia ha presentato l'idea di collegare stazione e fiera in treno, con un viaggetto di dieci minuti. Previsto il riutilizzo della linea ferroviaria di cintura per una tratta di circa 5,2 chilometri, sei fermate e treni con frequenza ogni 10-15 minuti. In serata, però, il ministro dei Trasporti Altero Matteoli, interpellato dal *Carlino*, ha gelato l'ipotesi del dirottamento di fondi dal metrò al Servizio ferroviario metropolitano. Condizione, questa, necessaria per lanciare la linea fiera-stazione, aveva spiegato Giacomo Venturi, vicepresidente di Palazzo Malvezzi. Così, mentre si presenta lo studio di fattibilità della sesta linea del Servizio ferroviario metropolitano (Sfm6) che «servirebbe anche una parte strategica della città, con forte domanda di trasporto pubblico», rischiano non esserci i soldi per questo progetto.

Oltre ai capolinea fiera e stazione, sarebbero previste fermate al nuovo Comune di piazza Liber Paradisus, al Navile (Cnr), alle Aldini e alla Bolognina nord (futuro Tecnopolo), tutte lungo la linea di cintura già esistente. Si tratta di un bacino di circa 6.500 abitanti, cui vanno sommati i visitatori della Fiera: 1,2 milioni l'anno. Secondo le stime del piano di fattibilità della Provincia, l'Sfm6 sarebbe utilizzabile da 10mila passeggeri al giorno.

IL COSTO totale della sesta linea dell'Sfm, treni compresi, è stimato in circa 40 milioni di euro. Tutt'altra cifra rispetto ai circa

291 stimati per realizzare la tratta equivalente in metrò. Con in più il vantaggio di essere «il più semplice fra tutti i progetti realizzati finora sull'Sfm — spiega Venturi —, immediatamente realizzabile e coerente con la rete dell'Sfm e senza impatto di cantieri sulla città, visto che si lavorerebbe su aree già di sedime ferroviario».

Il punto dirimente restano, come sempre, i fondi. Il progetto, infatti, potrà avere un seguito solo se «i 267 milioni stanziati dal governo per il metrò, o una loro parte, potranno essere dirottati sull'Sfm», afferma Venturi. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli — cui da tempo è stato chiesto un incontro — «si era impegnato in questo senso», sostiene il numero due della Provincia. Che non ha dubbi: «È solo un problema di volontà politica. Se c'è la determinazione di volerlo fare, si fa». Ma in realtà la partita è molto più complessa. Lo stesso ministro, impegnato in questi

IL MINISTRO

«Di solito non si può mutare la destinazione delle risorse, si rischia un nuovo caso Parma»

giorni con il decreto sviluppo, ieri sera ha però frenato l'entusiasmo del numero due di palazzo Malvezzi: «Di solito non è possibile dirottare i fondi del progetto metrò. E non è questione di volontà, che c'è tutta, ma di possibilità giuridica. Ci sono regole complesse e si rischia di creare un caso come quello di Parma».

SE L'SFM6 si realizzasse, tramonterebbe l'ipotesi (al momento molto teorica) di un allungamento del *people mover* fino alla

PESSIMISTA
 Altero Matteoli, ministro delle infrastrutture e dei trasporti



Fiera. «Non c'è dubbio — commenta Venturi — un'ulteriore tratta del *people mover* sarebbe a quel punto un doppione». Venturi ricorda anche che, un domani, la linea 6 potrebbe essere prolungata fino al Caab, con altre due fermate intermedie (San Donnino e Pilastro) e un costo totale attorno ai 20 milioni di euro.

Una sorpresa, intanto, viene da un'indagine demoscopica effettuata dalla Provincia sul gradimento dell'Servizio ferroviario metropo-

litano. Molti ritengono «intollerabili» ritardi e disagi, ma il 70% degli intervistati esprime apprezzamento per il servizio e il 90% lo ritiene di «primaria importanza» per il territorio.

Ieri, infine, la Marconi Express, la spa che gestirà la monorotaia sopraelevata stazione-aeroporto, ha distribuito palloncini verdi e cartoline per dire che «il *people mover* fa volare Bologna». Immediata la reazione del comitato «No al *people mover*», che ha organizzato una contromanifestazione.



IL TRAM DELLA DISCORDIA INFUOCATO DIBATTITO IN CONSIGLIO. L'ASSESSORE ALLA MOBILITÀ: «COLPA

Civis, Colombo assolve Atc: «Rifiutò il prototipo e

BASTA sussurrare la parola Civis e la bagarre politica a Palazzo d'Accursio deflagra. Ieri mattina, durante la seduta del *question time*, è stato l'assessore alla Mobilità Andrea Colombo a rispondere alla miriade di domande-accuse lanciate dai banchi della minoranza. «Se ci sono responsabilità riguardano l'ex sindaco Giorgio Guazzaloca e l'ex presidente di Atc, Maurizio Agostini — commenta il giovane assessore —. L'Atc fin dal 2005, rilevando delle criticità, ha emesso precisi ordini di servizio nei confronti del

produttore. Risale al 2 febbraio 2005 l'ordine di servizio con cui furono date 18 prescrizioni tecniche, a seguito di due sopralluoghi allo stabilimento di produzione in Francia fatti per valutare il materiale rotabile». A queste segnalazioni «fece seguito un verbale di non accettazione del prototipo datato 23 giugno 2005 — sottolinea l'assessore — perché l'esito della prova risultò negativo». Il giorno dopo, quindi, «furono impartite ulteriori 16 prescrizioni». Così Colombo difende l'operato di Atc, colpevole,

secondo la minoranza, di avere sostenuto quest'opera nelle varie assemblee pubbliche con i cittadini nonostante ci fosse già una parziale bocciatura. «E allora perché, se c'erano queste perplessità — si chiede Daniele Carella (Pdl) — venne ampliato il progetto originario anche alla rotonda Decorati, costato diversi milioni?».

«PRENDO atto della sentenza che l'assessore dà sulla vicenda — attacca il capogruppo della Lega Nord, Manes Bernardini —

ma noi siamo indignati per come questa partita è stata gestita negli anni, a destra e a sinistra. Perché le verità che sono state dette oggi

L'ACCUSA

«Perché in tutti questi anni non è mai stata detta la verità ai cittadini?»

in aula non sono mai state riferite ai cittadini, nelle assemblee pubbliche? Io ricordo che Sutti e