

Minibus in cambio dei Civis: la proposta 'segreta' di Irisbus

La ditta rinunciarebbe ai 35 milioni che ancora il Comune deve pagare

di SAVERIO MIGLIARI

SÌ, la trattativa per risolvere la questione Civis c'è, ma la soluzione che ha in mente Irisbus potrebbe non piacere affatto all'amministrazione bolognese: spunta infatti l'ipotesi dei minibus, più agevoli nel traffico del centro storico, gli unici che potrebbero risolvere il problema dell'ingombro creato dai mezzi tipo Civis. Da ambienti torinesi infatti confermano che con la Provincia autonoma di Trento è in corso un «robusto» negoziato. Questa la partita: il Co-

mune di Bologna ha pagato all'azienda piemontese la prima metà della spesa pattuita (35 milioni di euro). Tra le due parti esisterebbe un 'accordo bonario' che permette al Comune di non pagare l'altra parte del dovuto fino a quando non sarà fatta luce sull'inchiesta in corso. Intanto però la giunta Merola ha fatto sapere che i Civis non possono più andare bene per Bologna, così Irisbus tratta con Trento (e probabilmente con altri soggetti) per poterli riutilizzare. Ma poi la proposta che sarà

presentata all'amministrazione comunale è di acquistare, dalla stessa ditta, i nuovi minibus. Perché i pulmini? Perché secondo l'azienda che fa parte del gruppo

LA TRATTATIVA
Confermati i contatti con la Provincia di Trento per cedere i maxi bus

Iveco questa sarebbe l'unica soluzione possibile (in casa) per il nostro intricato centro storico.

TUTTI gli altri mezzi prodotti e commercializzati da Irisbus sarebbero troppo ingombranti. A quel punto Irisbus rinunciarebbe ai re-

stanti 35 milioni e pretenderebbe il pagamento solo dei nuovi minibus. Ma questo progetto va profondamente contro l'idea dello stesso sindaco Virginio Merola che ha sempre immaginato un centro storico con la circolazione di filobus (i minibus al massimo potrebbero essere a metano, ma non elettrici). Inoltre si presenterebbe un altro problema, riguardando alla capacità di questi mezzi. In un'intervista recente rilasciata al nostro giornale Merola aveva infatti dichiarato che «il filobus è essenziale. Non ci sono altri modi per risolvere il tema dei 100mila passeggeri che scendono e salgono ogni giorno fra via Rizzoli, via Ugo Bassi e via Indipendenza. Servirebbe un numero di navette spropositato».



NAVETTE Piccoli mezzi per il centro? Il sindaco però puntava sui filobus

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

«Mancano 197 milioni Il Governo rispetti i suoi impegni»

di LUCA ORSI

SLITTA AL 2015 il completamento del Servizio ferroviario metropolitano. Sempre che i tagli del Governo al trasporto pubblico locale non spostino il traguardo ancora più in là. Servono ancora 197 milioni di euro, di cui 140 per nuovo materiale rotabile; 32 per l'adeguamento di infrastrutture e tecnologie; 17 per costruire le ultime cinque stazioni (tutte in città), sulle 87 complessive. «Lo spostamento progressivo del termine non è un accidente del destino — afferma Beatrice Draghetti, presidente della Provincia, durante un convegno organizzato in Sala Bor-

tro Roma: «Il problema è completare ciò che è già previsto e progettato. Ma occorrono molte risorse». La Regione, dal 1997 a oggi, «ha investito 100 milioni di euro in materiale rotabile, e con altri 150 abbiamo finanziato la gara per l'acquisto di nuovi treni, che è ancora aperta». In altre parole, accusa Peri, «qui l'unico timido è il Governo».

LA PROVINCIA, assicura però il vicepresidente Giacomo Venturi, «non demorde» dal progetto di fare deviare sull'Sfm i fondi statali stanziati per il metrò, «uno scambio importante che non può essere eluso». Questo nonostante le forti perplessità espresse giorni fa al *Carlino* dal ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, che ritiene «molto difficile» l'operazione. Bologna tornerà alla carica, perché «vogliamo destinare all'Sfm gli unici fondi pubblici a disposizio-

ne», conferma Andrea Colombo, assessore al Traffico del Comune. Messaggio chiaro: la priorità del Comune è l'Sfm. «Sul *People mover*, ugualmente importante e strategico — precisa Colombo — vogliamo che investano soprattutto i privati».

PERI si spinge più in là. E — dopo mesi di infruttuosa attesa di un incontro — sfida il Governo: «Fino al 13 novembre c'è tempo per darci una risposta» sui fondi per l'Sfm. «Le risorse sul tavolo ci sono: questa regione e questa città ne hanno diritto». Per il ruolo svolto in ambito nazionale, «con il 70% del traffico che passa da queste parti»; ma anche perché «tutti gli impegni sono stati rispettati da parte di Regione, Provincia e Comune, per metterci soldi propri». Il ministro per le Politiche comunitarie, Anna Maria Bernini (nel-

la foto) — che ieri pomeriggio ha incontrato il sindaco Virginio Merola a Palazzo d'Accursio — cerca di tranquillizzare tutti. «Ho intenzione di impegnarmi per Bologna, con le istituzioni cittadine, affinché le nostre infrastrutture possano procedere velocemente ed essere velocemente percorribili, specie gli snodi più importanti», spiega.

SI TRATTA dei nodi di Casalecchio e Rastignano e del Passante nord. Lunedì, a Roma, durante un incontro con gli Enti locali, Merola vedrà Matteoli, e gli parlerà anche «della possibilità di dirottare i fondi del metrò sull'Sfm».

IL PROGETTO
Devono ancora essere realizzate 5 fermate su 87 Lunedì il sindaco a Roma

Sfm che, rivela un'indagine del MeDeC, coordinata da Fausto Anderlini, non è ben noto al 50% dei 5mila intervistati. Fra quanti lo utilizzano, però — circa 76mila passeggeri al giorno, ancora poca cosa rispetto agli 1,8 milioni di spostamenti quotidiani — il servizio viene promosso: il 64,7% gli assegna una sufficienza ampia e il 19,1% si ferma al sei.

DALLA PRIMA

FACCE NUOVE VECCHI METODI



di GIUSEPPE CASTAGNOLI

(...) **GRAN** parte di questi giovani facevano parte della squadra che ha sostenuto Merola sia nelle primarie all'interno del Pd (e questa è stata sicuramente la battaglia più difficile) sia nella scalata a Palazzo d'Accursio: il che dimostra — almeno sulla carta — l'esistenza di una squadra sufficientemente affiatata.

Lo stesso sindaco (in realtà politico di lungo corso) ha cavalcato l'onda giovanilista, sollecitando il rinnovamento dell'intera politica italiana (compreso il Pd) e ammettendo che il mancato ricambio della classe dirigente è stato un freno per la città: stesse facce da anni in cabina di regia magari con i ruoli scambiati, poche proposte innovative per il rilancio di Bologna. Una bella ventata di aria fresca era quindi necessaria tanto più dopo i fallimenti di Cofferati e Delbono culminati nell'umiliazione del commissariamento.

Proprio da queste premesse e dalla necessità di una riverniciatura dell'immagine è forse nata l'ultima rappresentazione che si è voluta dare della città, con i giovani Pd a dipingerla come un laboratorio di idee per l'intera penisola, in grado di oscurare la vicina 'stella' del fiorentino Renzi.

Tralasciando le guerre di posizione tra aspiranti leader del centrosinistra, dobbiamo domandarci se il 'vento giovanilista' può portare dei frutti o se rimarrà confinato nei buoni propositi. Posto che qualsiasi tentativo di smuovere acque stagnanti è meritevole, è però inconfutabile che il vero discrimine non debba essere tanto nella carta d'identità e nell'età che vi è riportata ma nella carica innovativa delle proposte e nella capacità di costruire il futuro che viene testimoniata dai progetti. Facciamo un esempio: sul fronte delle infrastrutture Bologna è paralizzata. Sono capaci i 'giovani' amministratori di delineare un progetto innovativo, veramente realizzabile? O riporranno, come sembra, le scelte del passato? L'innesto di facce nuove dovrebbe inoltre andare di pari passo con la sperimentazione di metodi nuovi. Organizzare i soliti tavoli di confronto sovraffollati poteva andar bene in tempi di vacche grasse quando c'era una bella torta da spartire ma appare perlomeno incongruo negli attuali tempi di crisi che richiedono scelte rapide e sovente impopolari. A meno che si pensi più a coprirsi le spalle distribuendo sorrisi a destra e manca che non a raggiungere veri obiettivi di crescita. Insomma, largo ai giovani ma purché abbiano buone idee e la forza di metterle in pratica. Anche a costo di rovesciare qualche tavolo ormai vecchio e traballante.