

# Impegno dell'Unione: «Treni metropolitani competitivi»

Il senatore Vitali incontra i Comitati dei pendolari: il Sfm tra le priorità del mandato. Per completare l'infrastruttura servono 330 milioni

■ di Andrea Bonzi /Bologna

**SERVE «UNA RIVOLUZIONE»** per produrre il salto di qualità necessario a rendere competitivo il Servizio ferroviario metropolitano (Sfm) di Bologna. E soprattutto servono soldi, risorse fresche dallo Stato che, in questi cinque anni di governo Berlusconi, sono

mancati. Facendo così slittare, dal 2008 al 2009, il completamento della rete (legato ai lavori per la Tav), e rallentando la dotazione di nuovo materiale rotabile. Se i binari ci sono, infatti, mancano locomotive e carrozze, indispensabili per accorciare le cadenze dei treni.

A promettere un impegno straordinario per il potenziamento del Sfm è il senatore Walter Vitali, che ieri ha fatto il punto sull'infrastruttura bolognese con i comitati di pendolari, al Dopo lavoro ferroviario. Ricandidatosi nella lista Ds per palazzo Madama, Vitali mette tra le priorità del suo prossimo mandato, lo sforzo per ottenere i liquidi che servono, ovvero circa «330 milioni di euro». Ben 272, continua l'ex sindaco di Bologna, servono per «l'acquisto del materiale rotabile, 41 nuovi convogli leggeri a doppio piano» denominati Tsr; altri 45 milioni saranno utilizzati per «gli interventi infrastrutturali per le linee», a cui vanno aggiunti gli otto milioni di euro per «la linea di cintura fino alla fermata Fiera». Infine, il «finanziamento per l'aumento dei servizi previsto con l'entrata a regime dell'intero sistema», quindi tra tre anni, si aggira

intorno a ulteriori 15 milioni di euro all'anno, che, precisa Vitali, «lo Stato dovrà mettere in condizione la Regione di erogare».

Un bel po' di milioni. Talmente tanti che potrebbe non bastare il riferimento sul trasporto ferroviario contenuto nelle 281 pagine di programma dell'Unione: serve una «rivoluzione» nella concezione delle priorità. Qualcosa già si muove, se è vero che, a chiedere forti investimenti, ora sono soprattutto gli utenti, che sognano un Sfm a pieno regime. E cioè, treni cadenzati ogni mezzora (un'ora in alcuni casi, ndr) per tutta la Provincia, e corse fino a mezzanotte (attualmente dopo le 21 la scelta è ristretta).

Intanto, lunedì prossimo iniziano i lavori per la realizzazione della fermata Mazzini sulla linea in direzione Pianoro. La prima fase del cantiere, che durerà fino al 2007, prevede il consolidamento del ponte ferroviario sulla via Emilia Levante e del «rilevato ferroviario adiacente». L'intervento servirà per allargare di circa due metri per lato la piattaforma ferroviaria, consentendo così l'inserimento dei marciapiedi di fermata tra i due binari.

Da parte loro, i pendolari del Crufer lamentano la mancanza di una «cabina di regia» che organizzi gli interventi, troppo frammentati fra le diverse istituzioni e un maggior coinvolgimento degli utenti nella stesura dei contratti di servizio stipulati tra Regione e Trenitalia. Ieri

mattina, infine, sulla Bologna-Prato, si è verificata l'«ennesima odissea» sul treno in partenza da San Benedetto Val di Sambro delle ore 7,59. All'arrivo del treno una fumata bianca si è alzata dalle ruote del convoglio, «estendendosi all'interno delle carrozze e rendendo l'aria irrespirabile per diverse stazioni successive».