



L'Sfm fuori dal tunnel

L'INTERVENTO. Ecco perché la norma contenuta nella Finanziaria consentirà di acquistare il materiale rotabile e di gestire il servizio

Walter Vitali*

Ogni tanto c'è qualcuno che ripete il luogo comune secondo il quale l'ultima grande infrastruttura realizzata a Bologna è stata la Tangenziale nel 1966.

Non è vero: l'ultima grande infrastruttura è il Servizio Ferroviario Metropolitano, con 150-200 milioni di euro di investimenti già fatti a partire dal 1997 in nuove stazioni (12 più 4 in costruzione sulle 24 previste), nel nuovo ponte sul Reno e in altri interventi sulla rete.

L'Sfm oggi ha 34.000 utenti giornalieri, può arrivare fino a 150.000 e potenzialmente può servire l'87% della popolazione provinciale che risiede nel suo bacino d'utenza. Entrerà a regime con l'entrata in funzione della linea Alta Velocità/Alta Capacità Firenze-Milano prevista nel 2009.

Tutto bene allora? No, perché fino all'approvazione della Finanziaria in Senato mancavano le risorse per comprare i treni ne-

cessari (242-270 milioni di euro) e per finanziare il servizio (15 milioni di euro in più l'anno).

La norma approvata per la costituzione di un Fondo nazionale alimentato dai sovrapprezzi sui pedaggi autostradali da istituire per specifiche tratte della rete rappresenta la soluzione possibile di questo grande problema per tutte le aree metropolitane italiane. Bologna ha avuto un ruolo determinante per farla passare: l'ha proposta la Provincia, ne abbiamo parlato nel mio Forum tematico del 7 settembre con il Ministro Alessandro Bianchi, e Romano Prodi l'ha sostenuta l'11 novembre a Crevalcore.

Per evitare equivoci proverò a dimostrare che una sua applicazione inizialmente modesta ma gradualmente crescente è sufficiente a coprire l'intero fabbisogno finanziario per le grandi aree urbane.

Bologna, insieme ad altre otto aree metropolitane, fa parte dei nodi nei quali è

prevista la realizzazione di servizi ferroviari di bacino. Si calcola un fabbisogno di 1 miliardo di euro l'anno per otto anni, dal 2007 al 2015, per comprare i treni, e da 1,5 miliardi l'anno nel 2007 a 2,5 miliardi nel 2015 per finanziare il servizio.

La norma approvata in Finanziaria applica la direttiva europea Eurovignette la quale prevede che le entrate da sovrapedaggi autostradali debbano essere destinate solo «ad investimenti ferroviari». Per acquistare il materiale rotabile destinato ai servizi ferroviari regionali e metropolitani e per coprire i costi di gestione dei servizi, che costituiscono l'obiettivo della norma, si è allora stabilito che le imprese ferroviarie dovranno destinare a questo scopo una quota di risorse corrispondente a quella del fondo di nuova istituzione.

Proviamo a fare un calcolo. Sul valico del Brennero è ora applicato un sovrapedaggio che dà entrate per circa 60-100 milioni



l'anno. Con 100 milioni costanti nel tempo si può attivare un mutuo ventennale per un miliardo da investire in materiale rotabile.

Il conto allora è presto fatto. Bastano 8-10 tratte autostradali come quella del Brennero per attivare il flusso finanziario per gli otto miliardi di euro che sono complessivamente necessari per il materiale rotabile dei nove servizi ferroviari metropolitani compreso Bologna. Se si estende ancora l'applicazione della norma si ricavano anche le risorse per coprire i costi di gestione dei servizi.

Si tratta ora di verificare che il Decreto del Ministro delle Infrastrutture previsto entro aprile sia coerente con gli obiettivi della norma approvata e l'Sfm di Bologna avrà finalmente la certezza di poter essere interamente finanziato.

*** Senatore
L'Ulivo - Ds**