

IL SERVIZIO

Convogli ogni 8 minuti sul nuovo percorso

In circolazione i 27 treni attuali. Frequenze più brevi solo con i prossimi acquisti

Lunedì il vero impatto sulla mobilità, con il piano per il trasporto pubblico di superficie

I cantieri per il capolinea della B1 a piazzale Jonio dovrebbero concludersi entro l'anno

di FABIO ROSSI

Un treno ogni otto minuti tra Bologna e Conca d'oro (e viceversa), uno ogni cinque sulla tratta Bologna-Rebibbia, in entrambe le direzioni. Aperta la linea B1, ora bisognerà migliorare le frequenze di passaggio dei convogli.

Da contratto di servizio, sull'intera tratta della B, la frequenza media di passaggio dei convogli è di tre minuti e mezzo, salvo complicazioni, ma spesso si va sui 4.5 minuti. Questo dato sarà confermato, ovviamente, tra il capolinea di Laurentina e piazza Bologna, dove la linea resta unica. Da lì in poi, però, la B si biforca, tra il vecchio tragitto verso Rebibbia e la nuova B1. E così anche i treni devono dividersi, allungando inevitabilmente i tempi di attesa nelle stazioni. Che, per la B1, possono tranquillamente arrivare in doppia cifra in caso di rallentamenti sul tragitto.

Il problema di fondo è quello dei treni disponibili: attualmente ce ne sono in circolazione 27, gli stessi utilizzati negli ultimi anni per la linea B. Tra questi appena otto sono convogli Caf di ultima ge-

nerazione, quelli di fabbricazione spagnola che si vedono abitualmente sulla linea A. Gli altri sono i vecchi treni del 1990, completamente ricoperti da graffiti e solo in pochi casi dotati di aria condizionata. Per rafforzare il parco mezzi, però, bisognerà attendere ancora un bel po'. È stata da poco aggiudicata la gara per la fornitura di 17 nuovi treni. Una procedura che ha consentito all'amministrazione di risparmiare 17 milioni di euro, rispetto alla spesa programmata, ma che difficilmente vedrà arrivare i rinforzi, sui binari, prima del 2014.

Per allora, peraltro, bisognerà cominciare un programma di manutenzione straordinaria dei vecchi treni, che hanno bisogno di essere ristrutturati e climatizzati. Tangibili progressi sulle frequenze della metro B, e della diramazione B1, sono quindi immaginabili non prima di quattro-cinque anni. Nel frattempo, però, la linea dovrebbe ulteriormente allungarsi: entro l'anno dovrebbero concludersi i cantieri per il nuovo capolinea della B1, a piazzale Jonio, e già è in fase di progettazione il prolungamento fino al grande raccordo anulare, con le stazioni Vigne Nuove, Mosca e Bufalotta.

Va detto che, anche se con

frequenze ridotte, la nuova infrastruttura rappresenta un toccasana per tutto il quadrante nord-orientale della Capitale. Ma il vero impatto sulla mobilità sarà messo alla prova a partire da lunedì prossimo, quando entrerà in vigore il nuovo piano per il trasporto pubblico di superficie. Un progetto importante, perché comporterà il taglio di due milioni di chilometri annui per gli autobus che circolano nei municipi II e IV: ventisei linee saranno modificate, sette abrogate, altre sette istituite ex novo. Il primo test sarà alleggerito dalla chiusura delle scuole, e l'Agenzia per la mobilità è pronta a intervenire per eventuali modifiche. Ma il sistema dovrà essere a regime, e ben oliato, per la fine dell'estate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

