



COMUNE DI BOLOGNA

IL DIRETTORE

Bologna, 14.02.2012

Ai Consiglieri del
Gruppo Consigliare con Amelia per Bologna con
Vendola

e p.c. Al Segretario Generale
Luca Uguccioni

e p.c. Al Direttore Generale
Giacomo Capuzzimati

e p.c. Al Direttore di Dipartimento
Cura e Qualità del Territorio
Claudio Paltrinieri

e p.c. Signor Assessore
Andrea Colombo

1

OGGETTO: risposta a Interrogazione P.G. N. 266400/2011

Gentilissimi,

con riferimento a quanto in oggetto si comunica quanto segue:

1. Quanto è il costo previsto di realizzazione dell'opera aggiornato ad oggi rispetto ai preventivi iniziali? Quali sono i costi finora sostenuti e per cosa?

Il costo previsto per la realizzazione dell'opera secondo quanto contenuto nella Convenzione sottoscritta il 4 Giugno 2009 ammonta a circa 89,5 Milioni di euro.

Con la consegna del Progetto Esecutivo (avvenuta in più fasi anche a seguito delle richieste di integrazioni e chiarimenti formulate dal RUP), il Concessionario Marconi express ha presentato una nuova formulazione del quadro economico in cui è stato evidenziato un incremento delle stime dei costi di realizzazione, per un valore complessivo dell'opera pari a 110 Milioni di euro (in realtà il Concessionario ha poi precisato che il costo complessivo da considerare ammonta a 104 Milioni di euro).

Nel documento di approvazione del Progetto Esecutivo si è evidenziato che trattandosi di un'approvazione in linea tecnica la verifica del Quadro Economico ha avuto una valenza



COMUNE DI BOLOGNA

relativa alla sola valutazione della sua coerenza rispetto alle caratteristiche del progetto esecutivo.

In estrema sintesi con tale verifica si è preso atto che, rispetto alle fasi progettuali precedenti, è stato presentato dal Concessionario un incremento delle previsioni di spesa, che andranno valutate però più attentamente a seguito della presentazione da parte del Concessionario di una nuova versione del PEF.

I costi finora sostenuti dal Concessionario sono quelli relativi a:

progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva dell'infrastruttura e della tecnologia di trasporto e del materiale rotabile;

attività espropriative preliminari;

attività di gestione del contratto e di funzionamento della società concessionaria Marconi Express SpA e della consortile di costruzione People Mover a cui la Marconi Express ha affidato la costruzione dell'infrastruttura.

Come previsto dall'Accordo sottoscritto tra Comune di Bologna e Regione Emilia-Romagna, quest'ultima ha già riconosciuto al Concessionario (attraverso il Comune) il 30% del contributo di 27 milioni di euro.

2. Nonostante l'Odg. approvato in Consiglio Comunale l'11 Luglio 2011 che ne prevedeva l'aggiornamento con l'obiettivo di una maggior trasparenza e informazione, la sezione del sito del comune dedicata al progetto People Mover è ferma all'aggiornamento dell'8 Aprile 2010. Perché non si è proceduto all'aggiornamento relativamente agli elementi richiesti nel suddetto Odg.?

Il sito dedicato al progetto è stato da tempo aggiornato nella sezione dedicata a Mobilità e Strade, sottosezione Piani e Progetti per la Mobilità/People Mover (all'indirizzo <http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/>).

Nel sito sono presenti vari documenti, tra cui in particolare la delibera P.G. n. 284017/2010 (allegati inclusi) con cui il Commissario Straordinario, con i poteri della Giunta, ha approvato l'esito della procedura di V.I.A., il progetto definitivo e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

Ai fini dell'opportuna trasparenza e pubblicità, sono pertanto *on-line*, tra gli altri: gli studi preliminari dell'infrastruttura, le varianti al PRG, l'iter della procedura approvativa e di affidamento, le caratteristiche, i dati tecnici e l'offerta di servizio del progetto vincitore, la relazione tecnica per la verifica di rispondenza del progetto definitivo al capitolato e alla normativa vigente, i verbali di tutte le sedute della Conferenza dei servizi, le autorizzazioni, i pareri e i nulla-osta in essa rilasciati.

A breve saranno pubblicati anche tutti i documenti relativi all'approvazione del progetto esecutivo.

3. L'omologazione della navetta prevede 50 passeggeri. Alcuni cittadini ed esperti sostengono una capienza massima reale con le valigie è di 32 (v. All.1). Quale è la realistica portata del mezzo, tenendo conto delle valigie e dello spazio vitale?



COMUNE DI BOLOGNA

La capacità del veicolo Marconi Express è stata calcolata in base alle indicazioni della circolare ministeriale 81/96, che viene utilizzata per il calcolo di tutti i mezzi di trasporto pubblico di massa : treni, bus, etc.

Tale circolare precisa che la "capacità" di un veicolo si calcola considerando 3 possibili configurazioni: C2 (4 pax/mq) - C3 (6 pax/mq) - C4 (8 pax/mq).

Per i mezzi di trasporto pubblico di linea si ricorre prevalentemente alla configurazione C3; per esempio attualmente la capacità degli autobus che circolano a Bologna è calcolata in configurazione C3, cioè considerando 6 persone/mq.

La configurazione C4 è invece scarsamente applicata nelle procedure di omologazione in quanto ritenuta eccessiva e pertanto non realistica, nonostante si verifichino in particolari ore di punta, anche a bordo dei mezzi di trasporto pubblico su gomma di Bologna, delle situazioni che, pur ovviamente critiche, vedono la presenza di 8 passeggeri a bordo per mq.

In ogni caso, proprio per ragioni cautelative Marconi Express, ai fini del calcolo della capacità, ha considerato la configurazione più ridotta, cioè la C2 (4 pax/mq). Considerando una superficie utile di 12,5 mq per ogni veicolo, il convoglio sarà in grado di trasportare 50 pax. Una certa quantità di valigie al seguito potrà essere riposte in apposite rastrelliere previste in ciascun veicolo.

Va peraltro ricordato che lo stesso Ministero dei trasporti, in riunione della competente commissione 1221, ha approvato il sistema, in via preventiva, assentendo la capacità dei mezzi citata in configurazione C2.

4. Posto che nelle ore di punta possono atterrare all'Aeroporto di Bologna nel giro di 15 minuti quattro aerei da 180 passeggeri, di questi solo i primi 50 (ma forse solo i primi 32) possono trovare posto sulla prima navetta. Non è un sistema sottodimensionato? Si è pensato ad acquistare un modello di People Mover a maggiore capienza? La struttura regge un mezzo più lungo? Quali sono le diverse soluzioni modulari possibili (P30/70-P30/105-P30/140)? Con quali costi incrementali per l'acquisto del mezzo, per la struttura, etc?

Considerata la capacità del veicolo in configurazione C2, risulta che il sistema con 2 veicoli è in grado di trasportare circa 400 pphpd (passeggeri all'ora per direzione), cioè 10.400 pax/giorno corrispondente a 3.796.000 pax/anno (contro una domanda stimata nel 2014 , di circa 1.000.000 pax/anno).

Il People Mover di Bologna è un sistema di trasporto espandibile nel tempo, grazie alla possibilità di introdurre ulteriori veicoli (fino a 4) in modo tale da incrementare la capacità offerta e adeguarla all'incremento della domanda.

Era già previsto nell'offerta presentata dal Concessionario l'inserimento di un terzo treno dopo 10 anni dall'avvio dell'esercizio, ed il sistema così implementato sarà in grado di trasportare 570 pphpd, cioè 14.200 pax/giorno corrispondente a 5.183.000 pax/anno (contro una domanda stimata nel 2023 di circa 1.520.000pax).

Si sottolinea che tra le prescrizioni del documento di approvazione del progetto esecutivo è stato chiesto che l'acquisizione di tale terzo mezzo venga anticipata al massimo entro il quinto anno di esercizio. Tale prescrizione, nata per garantire il rispetto della piena affidabilità e disponibilità del sistema, evitando riduzioni del servizio durante le fasi



COMUNE DI BOLOGNA

manutentive, avrà come beneficio indiretto la possibilità di garantire in anticipo una maggiore capacità del sistema in caso di eventuale incremento del numero di passeggeri rispetto alle attuali previsioni.

Inoltre qualora la domanda di trasporto lo richiederà, si potrà introdurre un quarto veicolo tale da garantire una capacità pari a circa 1030 passeggeri all'ora per direzione.

Ulteriori potenzialità di implementazione del sistema saranno possibili realizzando in futuro la seconda via di corsa, per la quale peraltro sono già state predisposte le opere di più complessa attuazione (ponte sull'autostrada, sul Reno, etc.).

Si precisa che gli adeguamenti del sistema che si rendessero necessari per un incremento di passeggeri superiore alle attuali previsioni sarebbero integralmente a carico del Concessionario. Si segnala tra l'altro che, nel caso di superamento delle soglie previste dalla Convenzione, il Concessionario dovrà corrispondere anno per anno all'Amministrazione concedente la quota del 25% della quota di ricavi eccedenti quelli previsti.

Facendo riferimento alla richiesta puntuale di chiarimenti sulla capacità di trasporto del sistema in caso di contemporaneo atterraggio di più aeromobili nell'arco di 15' si ritiene opportuno evidenziare che:

- difficilmente si verificano situazioni di occupazione di tutti i posti disponibili su un aereo (le statistiche dicono che i carichi si attestano attorno al 70% dei posti disponibili);
- è difficile prevedere i tempi effettivi di collegamento fra i punti di sbarco e la fermata del People Mover anche in relazione alla possibile diversa distanza dei gate di sbarco e i tempi di recupero bagagli di una parte di passeggeri;
- i passeggeri continueranno ovviamente a diversificare le loro scelte di collegamento fra l'aeroporto con la loro destinazione successiva, utilizzando oltre al People Mover modalità alternative (cambio volo, taxi, auto privata, auto a noleggio, etc...).

Si ritiene anche per tali motivi più opportuno non incentrare le stime sulla effettiva capacità del sistema su frazioni di ora, ma piuttosto ad intervalli orari che ad oggi portano a ritenerlo adeguato ai flussi attesi.

E' anche opportuno ricordare che la distribuzione oraria degli spostamenti da e per l'aeroporto non ha lo stesso andamento delle curve di deflusso degli spostamenti su mezzo pubblico urbano e ferroviario che invece si caratterizzano per flussi di passeggeri concentrati nelle ore di punta mattutine e serali, con conseguente maggiore criticità di gestione dei picchi orari.

Occorre altresì evidenziare che avere a disposizione un servizio dedicato ad automazione integrale garantirà:

- la certezza del rispetto dei tempi previsti, elemento determinante per un'utenza diretta in aeroporto e stazione ferroviaria, senza accumulare ritardi come accade tanto ai treni, che percorrono tratte lunghe e devono coordinarsi con l'intero traffico ferroviario, quanto agli autobus, sul cui servizio influiscono le interferenze della viabilità veicolare di superficie;
- la possibilità di rispondere in modo rapido al verificarsi di accumuli non previsti di passeggeri in banchina nelle fasce di morbida (frequenza 15'), portando il sistema alla frequenza massima (7' 30"), flessibilità impossibile da conseguire in modo tempestivo con servizi rigidi come quello ferroviario o bus.



COMUNE DI BOLOGNA

Non si ritiene pertanto il “sistema sottodimensionato”, ma calibrato secondo l’esigenza dell’utenza aeroportuale e in grado di rispondere a flussi di utenza oraria superiori a quelli attualmente previsti.

E’ inoltre garantita l’espandibilità nel caso si verificano a regime livelli di domanda annua superiori a quelli previsti ad oggi.

5. Il nuovo insediamento di Bertalia-Lazzaretto rappresenta uno dei progetti più importanti dello sviluppo di Bologna e comprende la costruzione del complesso della facoltà di ingegneria, nonché di numerose unità ad uso abitativo e commerciale. Cosa succede nei momenti di inizio e fine lezioni quando centinaia di studenti potrebbero volere salire su un mezzo in cui i passeggeri si contano a decine? Quale convivenza tra gli utenti a tariffa piena (es. turista o il businessman) e quelli a tariffa ridotta (es. gruppo di studenti)? Con quali effetti in termini di affidabilità, attrattività del servizio? Con quali rischi in termini di ricavi e quindi di sostenibilità economica?

E’ stato calcolato che la domanda indotta dall’urbanizzazione del comparto Lazzaretto, equivalga a circa il 25% della domanda totale sul People Mover. Nei primi anni di esercizio del People Mover non sono previsti presenze significative di passeggeri da/per il Lazzaretto. A regime (e quindi quando il sistema sarà dotato di almeno 3 mezzi) i passeggeri che percorreranno la sola tratta Stazione FS - Lazzaretto non incideranno negativamente sulle performance economiche del People Mover in quanto il dimensionamento del sistema (in termini di sovrapposizione dei flussi di domanda, aeroportuale e da/per il Lazzaretto) è stato effettuato tenendo adeguatamente in conto tale domanda.

Per l’utenza aeroportuale la cosa più importante è trovare facilmente un mezzo veloce e affidabile che porti al centro città. Il People mover risponde a queste caratteristiche svolgendo il servizio di fermata a Lazzaretto: il tempo complessivo di percorrenza non cambia (7’20”) in quanto non si tratta di una fermata extra, ma prevista sin dall’inizio. Il problema di convivenza tra due diverse utenze quindi non sussiste a patto che i termini del servizio (in particolare la puntualità) vengano rispettati. A tale riguardo, la monorotaia è pensata proprio a questo scopo, non dovendo sottostare ad altre soggezioni come ad esempio il rispetto di precedenza e coincidenze come avviene per i treni.

Si ritiene, inoltre, che i giovani universitari, di cui la città di Bologna è storicamente ricca e fiera, non possano in alcun modo nuocere all’immagine e alla qualità del servizio.

Per quanto riguarda i termini contrattuali si ricorda che la Convenzione che regola i rapporti fra Amministrazione e Marconi Express disciplina la ripartizione del rischio (sia positivo che negativo) d’impresa in termini molto precisi basati esclusivamente sull’utenza da/per l’Aeroporto, rimanendo pertanto tale rischio insensibile all’utenza relativa alla fermata Lazzaretto.

6. Come è stato rilevato il numero dei passeggeri annuale del BLQ? È un dato preciso? Del numero annuale quanti compiono l’intero percorso Stazione-Aeroporto? Considerato che 853.000 passeggeri annuali (dato 2010) corrisponde a 2.337 passeggeri giornalieri che a loro volta diventano circa 35 passeggeri medi a



COMUNE DI BOLOGNA

corsa (67 corse giornaliere Stazione-Aeroporto dalle 5,30 alle 23,35), si può dire che questo dato è realistico? Qual è il numero preciso dei passeggeri annuale del BLQ che compiono l'intero percorso Stazione-Aeroporto in entrambe le direzioni?

e

7. Tenendo conto delle seguenti variabili: la capacità ed espandibilità del sistema, gli utenti a tariffa piena e quelli che fermano al Lazzaretto, le diverse ipotesi di entrate e uscite correnti (tassi d'interesse, costi di ordinaria e straordinaria manutenzione, costi di gestione e del personale) quali sono i diversi scenari in termini di sostenibilità economico-finanziaria (v. All.1)? Qual è il numero minimo di passeggeri necessario per raggiungere il punto di pareggio senza essere costretti al pagamento del canone da parte del comune nei diversi scenari?

In sede di gara, come prevedeva il Bando, il Concessionario indicò per ciascun anno della durata della concessione il numero di passeggeri al di sotto del quale (con franchigia nei primi 2 anni) sarebbe intervenuto il contributo del Comune. Tale curva di domanda è stata allegata alla convenzione sottoscritta il 4 giugno 2009 e rappresenta il riferimento per stabilire anno per anno se, e in che entità, il Comune dovrà corrispondere l'eventuale contributo alla gestione (articolo 42). Si ricorda altresì che è parte integrante del contratto la curva di domanda al superamento della quale viceversa il Concessionario è tenuto a versare anno per anno il 25% dei propri ricavi aggiuntivi all'Amministrazione concedente (articolo 43).

In particolare se alla fine del primo anno d'esercizio il People Mover avrà trasportato meno di 837mila passeggeri (quantità che cresce progressivamente fino a 1,3 milioni nel 2031), il Comune dovrà corrispondere al privato un contributo per i "biglietti in meno". Ciò tuttavia vale solo fino ad un massimo di 1,4 milione di euro e, in più, limitatamente ai primi 18 anni di concessione (durata che ha costituito uno degli elementi di valutazione in sede di gara). Peraltro come detto nei primi due anni di esercizio, le soglie di base sono ulteriormente ribassate, rispettivamente dell'85 e del 60% rispetto a quanto previsto a regime per garantire uno *start-up* dell'opera meno rischioso.

Viceversa, se nel primo anno di funzionamento il people mover avrà caricato più di 1 milione di passeggeri (parametro che aumenta ogni anno fino ad arrivare a 1,5 milioni nel 2044), il privato dovrà versare il 25% dei ricavi ottenuti dai "biglietti in più", ma, a differenza dell'ipotesi precedente, il contributo a beneficio dell'Amministrazione è senza limiti, né di quantità (tutti i biglietti oltre la soglia), né di anni (tutti e 35).

In sintesi: se l'opera "va bene", il Comune guadagna un quarto di tutto il sovrappiù, per l'intera durata della concessione; se l'opera "va male", il privato ha diritto ad un contributo pubblico, ma solo per 18 anni ed entro un massimale di 1,4 milioni di euro.

A prescindere da tali termini contrattuali, non è naturalmente possibile prevedere con certezza assoluta il numero esatto di passeggeri attesi fino alla loro verifica effettiva, ma c'è un dato molto significativo da tenere in considerazione: nel 2010 gli utenti della navetta bus "BLQ" sono stati 853mila (*), cioè già oggi sopra la soglia di 837mila sotto cui, come visto, scatterebbe il contributo pubblico del Comune al concessionario. Tra l'altro, in base



COMUNE DI BOLOGNA

ai dati in nostro possesso, il trend è ulteriormente in crescita di circa il +12% nella prima metà del 2011, che potrebbe perciò concludersi oltre le 910mila unità.

Ora, considerato che:

- il BLQ ci impiega molto più tempo per le interferenze col traffico (in media 31' contro 10') e costa già oggi quasi uguale (6 euro contro 6,75), pertanto il people mover offrirà un servizio molto più comodo e rapido pressoché allo stesso prezzo;
- il volume di traffico nell'aeroporto è in costante aumento, a tal punto da superare con ampio anticipo le stesse previsioni dei piani di sviluppo (5,5 milioni di passeggeri l'anno passato),
- con l'entrata in funzione della nuova stazione Alta Velocità, prevista per fine 2012 - inizio 2013, è atteso nel corso degli anni un raddoppio degli utenti ferroviari da/per Bologna (da 75mila a 160mila al giorno),

pur con il margine fisiologico di rischio intrinseco a ogni opera e servizio di questa portata, è davvero alta la probabilità che il numero di utenti stimato sia effettivamente raggiunto e l'opera risulti così sostenibile, se non addirittura redditizia per il Comune, dal punto di vista economico-finanziario.

E' da ricordare, inoltre, che l'entrata in esercizio del people mover è prevista per il 2015, pertanto in questo ampio lasso di tempo è presumibile che i passeggeri dello stesso BLQ, risentendo a loro volta dello sviluppo dell'Aeroporto, dell'Alta velocità e del Servizio ferroviario metropolitano dei prossimi anni, crescano ancora.

(*) N.B.:

Il dato relativo al numero di passeggeri che annualmente utilizza il BLQ è un dato certo fornito da ATC, in quanto si basa sul numero dei biglietti venduti, assolutamente tracciabili trattandosi di titoli di viaggio speciale acquistati direttamente a bordo.

I dati sul BLQ sono riferiti all'intero percorso stazione-aeroporto e viceversa, ma sono in ogni caso ben confrontabili col People Mover (che ha solo il Lazzaretto come fermata intermedia). Infatti, la percentuale di utenti che sale o scende in fermate bus intermedie (che sono comunque solo 2 all'andata e 3 al ritorno, quindi già oggi si tratta di un servizio bus fortemente dedicato alla connessione tra i due *hub*) è già oggi inferiore al 16% (che arriva addirittura al solo 6% considerando le vicine fermate di via Indipendenza/Ugo Bassi alla stregua della fermata Stazione).

Tra l'altro sarebbe un errore considerare questi automaticamente dei "passeggeri persi": non è infatti da escludere che, con un mezzo assai più rapido, anche questa quota di utenti, che finora saliva in punti diversi dai capolinea e che quindi si ipotizza non userà il people mover, in realtà a quel punto troverà comunque più veloce raggiungere la stazione e da lì prendere la navetta.

8. Quali sono i soggetti che ad oggi si sono impegnati ad entrare nella compagine sociale della Marconi Express? Con che quote? Per quanto tempo? Quanti sono i soggetti a capitale esclusivamente privato? Quali sono le percentuali di partecipazione pubblica (Comune di Bologna, Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna) negli altri soggetti? Del costo complessivo del progetto quanto è riconducibile direttamente o indirettamente a capitale pubblico?



COMUNE DI BOLOGNA

Gli attuali accordi prevedono le seguenti quote di partecipazione in Marconi Express:

- CCC al 75% e TPER (società nata dalla fusione ATC-FER) al 25% fino al primo anno dall'avvio dell'esercizio della monorotaia;
- a quel momento il CCC scenderà al 25% e TPER salirà al 75%;
- dal 4° anno di avvio dell'esercizio la quota CCC scenderà al 10% e TPER salirà al 90%;
- entro il 31/12/2020 il 100% della società sarà in mano a TPER.

Il Comune già dalla primavera 2010 - e l'orientamento è stato mantenuto anche da parte dell'attuale Giunta - ha chiesto formalmente ad ATC S.p.A, in più occasioni, di muoversi nella direzione di una modifica dei patti parasociali, al fine di ridurre la partecipazione di ATC, prevedere la permanenza di CCC nella compagine societaria e impegnare la società a coinvolgere nuovi soci nell'operazione.

A quanto ci risulta, si sono già svolti incontri propedeutici della società Marconi Express con Aeroporto G. Marconi, RFI e Nuova Mobilità (consorzio operatori privati di trasporto pubblico) i quali, come altri potenziali azionisti pubblici o privati, attendono comunque la conclusione dell'istruttoria sul progetto esecutivo sul nuovo Piano Economico Finanziario e della definizione del riequilibrio per valutare e formalizzare il loro ingresso.

TPER è di proprietà del Comune al 30,11%, mentre ATC vedeva una partecipazione comunale al 59,65%, il rischio sul bilancio del Comune derivante dalla partecipazione indiretta in Marconi Express è stato attenuato dalla fusione intercorsa con FER.

9. Semplificando: la crescita degli utenti del People Mover è legata alla crescita dei passeggeri aeroportuali e l'aumento dei passeggeri aeroportuali determinerà la la costruzione del nuovo terminal come previsto nel Masterplan dell'aeroporto sottoposto a valutazione d'impatto ambientale. L'arrivo del People Mover (sud-est) è diametralmente opposto alla direzione di espansione del nuovo terminal (nord-ovest) con una distanza di circa 970 m. Per raggiungere il nuovo terminal dalla stazione quali saranno i tempi realistici complessivi di percorrenza tramite People Mover e tramite Servizio Ferroviario Metropolitano (v. All.2)? Quale delle due soluzioni sarà più veloce e più economica?

Al momento dell'apertura del People Mover, anno 2015, il tempo di percorrenza per raggiungere l'attuale terminal dell'Aeroporto, partendo dalla Stazione FS di Bologna Centrale, sarà pari a circa 11' (3'45" tempo di attesa + 7'20" tempo di percorrenza).

L'ipotesi di ipotizzare come alternativa il servizio ferroviario metropolitano è sicuramente suggestiva ed è stata anche presa in considerazione, ma è stata scartata per una pluralità di motivi, che rendono sconveniente l'uso del SFM rispetto al people mover.

Anzitutto, i tempi sono sensibilmente inferiori: è stato calcolato che in treno servirebbero in media 21' o 35' (a seconda che la stazione d'arrivo sia Borgo Panigale Scala oppure Bargellino), contro i 11' del people mover. Considerando che ormai in mezz'ora si va dalla nostra città a Firenze, non è pensabile impiegare quasi lo stesso tempo per 5 km (la distanza tra la stazione e il 'Marconi').

Ma soprattutto la criticità del servizio ferroviario è rappresentata dalla "rottura di carico", ossia l'estrema scomodità di due diversi sistemi di trasporto. Arrivati alla stazione SFM da Bologna Centrale, infatti, gli utenti dovrebbero scendere dal treno e salire su una navetta



COMUNE DI BOLOGNA

per il restante tratto fino all'aeroporto, operazione assai disagiata tanto più per persone che di solito portano con sé bagagli.

Oltre a questo c'è un aspetto di carattere "ambientale" difficilmente stimabile in termini quantitativi ma comunque molto importante: sostare e muoversi all'interno di un Aeroporto avviene indubbiamente in condizioni di maggiore sicurezza e comfort rispetto a spostamenti fatti all'esterno. Ad esempio si hanno a disposizione riparo e climatizzazione, sedute, servizi igienici, negozi, punti di ristorazione, etc..., ma anche ripetuti punti di informazione sui percorsi e sugli orari dei voli per poter modulare al meglio i propri spostamenti.

Non sono inoltre da considerare marginali le perturbazioni, tipiche del traffico ferroviario in ingresso/uscita da Bologna, a cui sarebbe soggetta la connessione via treno. Un utente che per definizione ha bisogno di puntualità (per prendere in tempo un aereo/treno) difficilmente sarà disposto ad arrivare in ritardo. Il people mover, girando in sede riservata, garantisce quella regolarità e tempestività, che l'ipotesi-treno può offrire solo con ulteriori binari (ma allora si tratterebbe di realizzare un'opera nuova, con costi e tempi assai rilevanti, non di sfruttare l'esistente).

Ancora, l'ora di punta, cioè la fascia in cui si concentrano gli spostamenti e in cui quindi va assicurata la massima capacità e frequenza dei mezzi, può risultare assai diversa per l'utenza del SFM rispetto a quella aeroportuale; col rischio di avere un servizio debole a fronte di una domanda forte, e viceversa.

C'è infine anche l'aspetto economico, finora sottovalutato. I costi di esercizio ferroviario (in media circa € 13 al veicxkm) sono molto più elevati rispetto a quelli di una tecnologia più leggera come il people mover (circa € 4 al veicxkm), che peraltro, a differenza del treno, completamente a sostegno pubblico, conta su un investimento preponderante di privati. In più, vanno conteggiati gli oneri per l'eventuale costruzione e comunque la gestione del collegamento aggiuntivo per coprire l'itinerario stazione SFM-aeroporto.

Il Masterplan presentato da SAB è attualmente oggetto di una procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) di competenza ministeriale, che dovrà stabilire la complessiva compatibilità dello sviluppo proposto con il contesto territoriale, dettando anche le prescrizioni ritenute necessarie sotto il profilo ambientale, trasportistico, etc...

Il Comune ha già presentato le proprie osservazioni: tra queste, è stato ribadito che - come già tra l'altro scritto nell'Accordo urbanistico del 2008 - la costruzione del nuovo terminal, spostato più a ovest, dovrà prevedere un collegamento efficiente con il terminal esistente, situato più a est, dov'è previsto il capolinea del people mover.

Ciò potrà avvenire preferibilmente tramite un prolungamento del tracciato, che consentirebbe di mantenere le prestazioni del mezzo in termini di rapidità, assenza di rotture di carico, e così via. In alternativa, dovranno comunque essere studiati sistemi di accessibilità facilitata come scale mobili e tapis roulant, che sono normalmente presenti negli aeroporti a servizio dei percorsi interni (rispetto ai quali valgono le considerazioni sul comfort ambientale espresse in precedenza).

Va anche detto che il terminal attuale continuerà a esistere e funzionare, e che ancora non è stata decisa la distribuzione delle varie funzioni aeroportuali (check-in, imbarco, etc...) rispetto al nuovo terminal, variabile che potrà essere valorizzata per assicurare un'adeguata accessibilità.



COMUNE DI BOLOGNA

L'aeroporto avvierà gli approfondimenti tecnici per studiare le soluzioni progettuali che rispondano all'esigenza di collegamento tra i due terminal, con la consapevolezza che, pur essendo giusto occuparsene fin d'ora per prevenire problemi futuri, in ogni caso si tratta di una fase di sviluppo prevista fra oltre 10 anni.

10. La normativa nazionale ed europea tutela la libera concorrenza nel mercato. A realizzazione avvenuta del People Mover il BLQ sarà soppresso? Una volta completata la stazione Aeroporto, come da accordo 2007, verrà garantito un collegamento tra la stazione SFM e l'aeroporto? Questi tre mezzi potenzialmente in competizione non rischiano di incidere sul numero degli utenti del People Mover? Un'eventuale soppressione del BLQ non rischia di essere considerata turbativa di mercato?

Innanzitutto va sgombrato il campo dall'idea che si debba garantire la monodalità, di qualsiasi tipo essa sia: in generale è infatti evidente che per recarsi in una determinata destinazione la cosa migliore è garantire una pluralità di alternative modali.

Un'infrastruttura come il People mover è certamente più confacente alle necessità dei passeggeri aeroportuali, per cui si ritiene debba essere la modalità di trasferimento su mezzo pubblico tra la Città/Stazione centrale e l'Aeroporto: per tale motivo la Convenzione di concessione stabilisce che Comune, Provincia e Regione si impegnano a non finanziare con contributi pubblici il collegamento con l'Aeroporto tramite altri mezzi.

Cio' detto nulla vieta la possibilità di prevedere che a tale modalità di collegamento si affianchi ad esempio lo spostamento sulla rete ferroviaria, per poi coprire a piedi la distanza fra la fermata SFM (Bargellino o B.go Panigale Scala) e i terminal aeroportuali.

Resteranno ovviamente inoltre anche tutte le alternative ad oggi presenti come l'utilizzo del mezzo privato e del taxi.

11. Il People Mover è una monorotaia sopraelevata. Cosa succede in caso di guasto? Come viene gestito il problema sicurezza? Quali vie di fuga ci sono?

L'intero percorso di 5 km della monorotaia è dotato di una passerella di sicurezza che ogni 500 metri prevede un sistema di scale che portano al piano di campagna per l'eventuale evacuazione dei passeggeri dal veicolo in avaria. L'evacuazione del veicolo è comunque ipotizzata solo in caso di grave emergenza come può essere il caso dell'incendio. In caso di semplice avaria il veicolo viene trainato da un apposito mezzo fino alla stazione più vicina con i passeggeri a bordo.

Tutti i sistemi di sicurezza sono già stata oggetto di approvazione da parte della competente commissione ministeriale e sono stati analizzati anche nella procedura di approvazione del Progetto Esecutivo a cura dell'Amministrazione Comunale.

Verrà inoltre costituita sempre dal Ministero un'apposita commissione di sicurezza, di cui farà parte un membro in rappresentanza del Comune di Bologna, che dovrà esprimersi prima dell'avvio dell'esercizio.



COMUNE DI BOLOGNA

12. Qual è la genesi dei patti parasociali? Il consiglio ne è stato messo preventivamente a conoscenza al fine di esprimere una valutazione politica di merito?

I patti parasociali sono stati approvati dal CDA di ATC nell'ottobre del 2009 e allegati alla richiesta ai soci (tra i quali il Comune) di formulare l'autorizzazione, ai sensi dell'art. 22.3 dello Statuto sociale, a costituire la società Marconi Express insieme a CCC.

Con delibera di Giunta P.G. n.292391 del 6/12/2009 il Sindaco è stato autorizzato ad esprimere voto favorevole nell'Assemblea dei soci, sulla base degli atti costitutivi di Marconi Express, dei connessi Patti Parasociali e del Piano economico finanziario. All'Assemblea ha partecipato, su delega dell'allora Sindaco Delbono, l'allora Assessore Villiam Rossi, approvando l'operazione ai sensi dell'art. 22.3 dello Statuto di ATC.

La Giunta è stata chiamata ad autorizzare la costituzione della società partecipata da ATC, in quanto nelle società di capitali la costituzione di società rientra nella competenza gestionale del cda,. Trattandosi di investimento per importo statutariamente soggetto all'autorizzazione dei soci, il cda, dopo l'approvazione, ha convocato un'assemblea dei soci. La Giunta ha dato corso all'autorizzazione al cda di ATC a procedere con la costituzione di Marconi Express mediante la partecipazione all'assemblea del delegato del Sindaco, che ha espresso voto favorevole.

Il Consiglio comunale è competente ad approvare la costituzione di società partecipate dal Comune: nel caso in questione non è stato chiamato ad esprimersi perché la società Marconi Express aveva - ed ha - come soci ATC (ora TPER) e CCC.

13. Un collegamento efficace tra aeroporto e stazione è strategico. Quale valutazione fra diverse alternative è stata fatta dall'amministrazione? Quali sono stati i risultati fra le alternative in termini di convenienza trasportistica, economica e di sostenibilità finanziaria? A quanto ammonta il risparmio che deriva dal realizzare tale opera rispetto ad un progetto alternativo di potenziamento del SFM? A quanto ammonta il risparmio che deriva dal realizzare tale opera rispetto ad un progetto alternativo di potenziamento del SFM?

Va anzitutto premesso che nel confronto generale fra PM e SFM valgono le molteplici e puntuali considerazioni già espresse al punto 9, in merito a tempi di percorrenza, rottura di carico, comfort ambientale dei percorsi, sostenibilità economico-finanziaria, adeguatezza dell'offerta alla domanda, interferenze e perturbazioni, etc..., che si intendono qui integralmente richiamate.

Il Comune di Bologna ha confrontato i parametri trasportistici e gestionali della soluzione di collegamento tra l'Aeroporto G. Marconi e la Stazione FS di Bologna Centrale mediante il People Mover con l'alternativa ferroviaria rappresentata dall'utilizzo del SFM, e ha valutato che i due sistemi non sono in alternativa o concorrenza l'uno con l'altro, bensì risultano tra loro complementari in un'ottica di moderna multimodalità dei trasporti.

Essi hanno infatti due funzioni completamente diverse e si rivolgono ad utenze completamente diverse: il PM serve principalmente l'utenza aeroportuale : è una infrastruttura cosiddetta "punto-punto" su sede propria, veloce e molto frequente; la rete SFM è un sistema trasportistico a rete diffusa su ampio territorio, soggetto ad interferenze e coincidenze, che serve prevalentemente un'utenza pendolare, con tante fermate, velocità e frequenza più basse.



COMUNE DI BOLOGNA

Il PM è finanziato al 75% da capitale privato e per il 25% da capitale pubblico, peraltro già impegnato e disponibile; inoltre la sua costruzione, gestione e manutenzione si ripaga negli anni con i proventi della bigliettazione, senza richiedere in linea di massima contributi pubblici.

L'SFM è invece un servizio strutturalmente in perdita, che solo dal punto di vista infrastrutturale necessita di un investimento pubblico, ancora da reperire, di circa € 270 mln per poter funzionare in modo efficiente (per la costruzione delle stazioni mancanti e per l'acquisto di materiale rotabile), senza contare i costi annuali a carico di Stato e Regione per i contributi all'esercizio previsti per sostenere la gestione dei servizi ferroviari (tra l'altro oggetto sempre in calo negli ultimi anni, a causa di ripetuti e rilevanti tagli di trasferimenti statali).

Infine la caratteristica saliente della tecnologia del People Mover è quella di adattare in tempo reale la frequenza delle corse alla domanda del momento, ad esempio aumentando il numero di corse orarie nei momenti di maggiore afflusso e riducendole nei periodi "di morbida". Questa elasticità, impensabile per SFM o Blq, consente di ottimizzare i costi di gestione e rendere certamente molto efficace il servizio.

Il People Mover sarà un sistema dedicato e facilmente riconoscibile che non subirà nell'esercizio le inevitabili interferenze nell'utilizzo della via di corsa che invece inevitabilmente si hanno sulle linee ferroviarie

Non si ritiene comunque opportuno parlare di "risparmio economico" quanto piuttosto di idoneità dell'opera o meno.

L'utilizzo dell'SFM per collegare Aeroporto e Stazione è un modo non adatto allo scopo, infatti il passeggero deve in tal caso cambiare a metà strada mezzo di trasporto (rottura di carico) con trasbordi da e su mezzi non realizzati appositamente per chi si sposta con bagaglio (salire e scendere i gradini di treni e autobus tradizionali).

Nelle medie e grandi città d'Europa il collegamento fra aeroporto e centro città è realizzato con metropolitana o PM ad alta frequenza (3,5 minuti mediamente di attesa) e senza trasbordi e questo è ciò che si aspetta oggi il viaggiatore aeroportuale.

Cordiali saluti

Il Direttore
Ing. Cleto Carlini

