

People Mover, il Comune ammette: «Rischi per Atc, lavoriamo per ridurli»

La navetta tra stazione e aeroporto comunque si farà
Dubbi nel Pd. E il Consorzio cooperative costruttori: favorevoli
all'ingresso di privati come aeroporto, Fiera, fondi d'investimento

ADRIANA COMASCHI

BOLOGNA
acomaschi@unita.it

Il Comune non si tira indietro sul People Mover (il via libera al piano finanziario dovrebbe arrivare il 4 ottobre). Ma ammette che ci potrebbero essere «rischi» per Atc, sua controllata che ora è socia di maggioranza della Marconi Express, la società costituita con il Consorzio cooperative costruzioni per realizzare e gestire la navetta sopraelevata tra stazione e aeroporto. Spiega infatti la vicesindaco Silvia Giannini: «Questa giunta si sta impegnando a fare tutto il necessario per garantire che non ci siano oneri, o rischi» per la maggioranza pubblica di Marconi Express. E il direttore del Ccc Rita Finzi rivela, «vedremo con favore l'ingresso di altri soci privati come Aeroporto, Fiera o fondi di investimento».

Anche Finzi poi certifica che «essendo Atc a maggioranza del Comune, si pone il problema di rischi per la pubblica amministrazione a partire dall'ottavo anno di gestione, quando noi usciremo dalla Marconi Express». E ancora, sugli attuali obblighi di Atc nei confronti del privato si registrano i primi dubbi anche nel Pd.

Questo il quadro emerso nella commissione Bilancio, convocata dal gruppo grillino per discutere proprio dei possibili rischi di impresa per Atc e dunque per la casse del Comune. Riunione aperta al pubblico e affollata: il neonato Comitato contro il People Mover si fa vedere davanti al Comune e quindi in aula. Con tanto di striscione («100 milioni buttati, il People Mover è il nuovo caso Cavis»), esposto per due volte, e di urla a interrompere gli interventi. Così che il presidente della commissione Marco Piazza, pure del Movimento 5 stelle, si trova a dover richiamare i

«colleghi» del popolo viola tra il pubblico: «Le regole vanno rispettate, le domande le possono fare solo i consiglieri comunali».

Battibecchi a parte, ci si concentra su cifre e dettagli dei patti parasociali tra Atc e Ccc. In particolare quello che impone ad Atc, entro la fine del 2020, di «subentrare al Ccc in tutti gli obblighi, contrattuali e non, sollevandolo da ogni responsabilità o adempimento». Un altro punto lo contesta Daniele Corticelli, autore di un esposto contro il People Mover (e grande sostenitore invece di una metropolitana): «I conti della navetta sopraelevata non sono mai passati in Consiglio, l'unico documento che abbiamo approvato è una variante urbanistica. Qui però si mischiano capitali pubblici e privati». Anche Francesco Errani e Tommaso Petrella del Pd però sollevano il problema: «Non si può più parlare di project financing vero e proprio».

L'assessore alla Mobilità Andrea Colombo ribalta la prospettiva: «È vero che il Comune dovrà pagare chi realizza l'opera in project financing se non saranno raggiunte certe soglie di traffico, ma solo per 18 anni e per un massimo di 1,5 milioni. Mentre se i biglietti venduti saranno più di quelli previsti, palazzo d'Accursio incasserà il 25% netto degli ulteriori ricavi». Anche il presidente di Atc Francesco Sutti si concentra sui numeri, in particolare quelli del bus Blq (l'attuale collegamento tra stazione e Marconi) su cui si basano le previsioni di traffico del People Mover: «Nel 2010 ha avuto 800 mila passeggeri su quella tratta, al netto delle fermate intermedie». Il pubblico rumoreggia. A Finzi non rimane che assicurare: «Presto partirà una campagna informativa nostra e del Comune per rispondere a tutti dubbi». ♦