Comitato "NO People Mover"

Bologna, lì 22 settembre 2011

All'attenzione del Sindaco di Bologna Virginio Merola

Egregio Sindaco, con la presente Le inviamo i seguenti documenti:
- "Dieci ragioni per l'uscita di ATC dalla SPA Marconi Express e per ripensare il People Mover " all.1;
- "Problematiche relative al People Mover e possibile alternativa" all.2 (con alcune immagini connesse ai temi trattati);

documenti sottoscritti, ad oggi, da oltre 100 cittadini che si sono aggiunti ai primi firmatari.

Come Lei sa gli scriventi - tra ai quali eminenti esperti della materia trasportistica - attraverso numerosi interventi sui quotidiani, hanno da tempo posto il problema di un ripensamento complessivo del progetto People Mover, per le sue evidenti contraddizioni rispetto ad altre soluzioni tecnicamente ed economicamente più vantaggiose.

Il dibattito in città è molto acceso e si stanno moltiplicando le iniziative per esigere più trasparenza e coerenza nelle modalità di decisione, anche in ragione del fatto che realizzando il People Mover di fatto s'impegnano a carico della collettività cittadina decine milioni di euro, tanto più in una fase come questa attraversata da una profonda crisi economica e finanziaria, con le note gravi ricadute sul sistema dei servizi e del welfare.

Inviandole formalmente il nostro appello Le chiediamo di assumersi la responsabilità di garantire un confronto vero ed aperto con la città su questo progetto e, in senso più generale, sul tema strategico e decisivo del sistema della mobilità. In relazione a ciò Le chiediamo di non considerare pregiudizialmente il People Mover una decisione scontata, ma di approfondirne le implicazioni e le alternative, convocando una conferenza pubblica che consenta a tutti coloro che sono in grado di dare un contributo di idee critico e qualificato di poter intervenire.

Confidiamo nelle Sue affermazioni sulla necessità di garantire la più ampia partecipazione dei cittadini alle scelte determinanti per il futuro di Bologna e restiamo in attesa di una Sua risposta di merito che indichi quale, fra le diverse soluzioni indicate, meglio risponde – in senso sociale, economico e ecologico – ai bisogni della città.

Grazie per l'attenzione.

Cordiali saluti

Per il Comitato "NO People Mover"

Matteo Salvatori Vanni Pancaldi

…… ……..

Comitato "NO People Mover"
c/o TPO Via Camillo Casarini n°17
40131 – Bologna

Per contatti: Matteo Salvatori cell. 338/5400721; Vanni Pancaldi cell. 393/1825432;
Sergio Caserta cell. 349/0886312

ALL. 1

10 ragioni per l'uscita di ATC dalla SpA "Marconi Express"
e per ripensare il People Mover

1. Non è vero che il People Mover (Marconi Express) è costruito in project-finance "senza la spesa di un euro pubblico": il 27% è a carico della Regione ed il 70% sarebbe progressivamente a carico di ATC entro il 2020, mentre il CCC (Consorzio Cooperative) si sfilerà, caricando le casse pubbliche del rischio di impresa (ATC è del Comune e della Provincia di Bologna).
   Il PM fu scelto dal Comune in quanto infrastruttura innovativa realizzata e gestita dai privati, senza impegno pubblico, per collegare l'aeroporto e la stazione. Gli imprenditori vogliono privatizzare tutto ma "scappano dal PM": perché?

2. I servizi di collegamento diretti stazione centrale–aeroporto non sono mai considerati parte dei contratti di servizio di trasporto pubblico collettivo, ma servizi da erogarsi a condizioni di mercato, considerata la domanda a larga maggioranza business e turistica; tali tipologie di servizi andrebbero sempre erogate in una logica privatistica, col rischio di impresa a carico di partner privati (come è accaduto in moltissimi casi all'estero).

3. I tagli del Governo agli Enti e al Trasporto Pubblico Locale già rendono le risorse disponibili sempre più esigue, con rischio reale di tagli anche ai servizi attuali. Con il trasferimento della gestione del PM a carico di ATC, si corre il rischio, nell'eventualità che la domanda di utenti diminuisca o sia inferiore alle attese, che il sistema non regga; per coprire le perdite si renderebbe necessario distogliere risorse destinate al normale servizio pubblico, quindi tagliare i servizi e/o aumentare le tariffe sulla rete urbana ed extraurbana.

4. Riteniamo che per il PM non debba essere "speso un euro pubblico", come si disse. Riteniamo che ATC debba uscire dalla società "Marconi Express SpA" per lasciare lo spazio ai privati nella costruzione e gestione di un servizio di mobilità ritenuto di eccellenza per Bologna.

5. Se nessuno si farà avanti c'è sempre la possibilità di utilizzare il SFM.
   A circa un km dall'aerostazione del Marconi esistono due linee ferroviarie (Bo-Mi e Bo-Vr) direttamente collegate con Bologna Centrale.
   Esiste una stazione dell'SFM denominata "Aeroporto", in via Bencivenni a cavallo delle due linee ferroviarie, realizzata al grezzo, la cui costruzione fu interrotta nel 2007, e di cui si prevede il completamento solo per il lato sud (Bo-Mi), con un nuovo nome: "Borgo Panigale-Scalo". La stazione è già predisposta per banchine, sottopassi, scale ed ascensori, ed è servita, su via Bencivenni, da una nuova rotatoria. La distanza di 1200 metri fra la stazione "Aeroporto" e l'edificio dell'aerostazione può essere percorsa con diverse modalità di trasporto .

6. Già oggi, da Bologna Centrale, partono verso l'aeroporto Marconi (e viceversa) 4 treni passeggeri locali ogni ora, tempo medio d'attesa 7,30 minuti, percorrenza 6 minuti. Dal 2012, terminati i lavori della stazione sotterranea A/V, i treni diventeranno 6 e l'attesa media di 5 minuti.

7. Il Piano Industriale ed il Master Plan dell'Aeroporto prevedono per il 2018 lo spostamento del terminal proprio all'estremità nord di via Bencivenni, a circa 800 metri dalla fermata dei treni. Anche il percorso interno all'aerostazione fra il PM ed il nuovo terminal è di circa 800 metri,

8. Da 16 stazioni del SFM (fra le quali quelle urbane di San Ruffillo e Mazzini esistenti, e quelle previste di S.Vitale-Rimesse e Prati di Caprara-Osp.Maggiore) si accede direttamente alla fermata SFM Aeroporto senza cambiare in stazione Centrale, lo stesso vale per i treni regionali da e verso tutti i capoluoghi, esclusa Ferrara, e gli interregionali da Verona, Pesaro, Ancona, Firenze.

9. Nessuno dei 16 binari della Stazione Centrale verrebbe sacrificato per il PM consentendone l'utilizzo ottimale e l'implementazione delle linee passanti.

10. I capitali risparmiati potrebbero essere utilizzati per completare la Fermata SFM Aeroporto sulle 2 linee, per il suo collegamento con il Terminal, per le risorse mancanti per le ultime fermate SFM di Bologna, e per sotterrare la Bologna-Budrio a doppio binario, e non a binario unico come previsto, evitando una strozzatura in una linea cruciale del SFM. Il resto andrebbe riservato all'implementazione del SFM.

È quindi necessario un riesame trasparente dei dati, con il coinvolgimento dei cittadini e di esperti "terzi", non coinvolti nella progetto PM.

Fioretta Gualdi – Paolo Serra – Ugo Mazza **Bologna 12 sett 2011**

ALL.2

PROBLEMATICHE RELATIVE AL PEOPLE MOVER E POSSIBILE ALTERNATIVA

Entro metà settembre il Comune di Bologna dovrà rispondere alla Società Marconi Express (ME) in merito al progetto esecutivo del People Mover Stazione Centrale-Aeroporto: approvare o chiedere modifiche o ripensarci (si è ancora in tempo).

Il progetto è l'oggetto di un appalto è da 102 milioni di *€: 27 stanziati dalla Regione, 3 da SAB (Soc. Areop.* Bologna), per i 72 restanti il Comune ha bandito una gara in "project finance": il Comune "non mette un soldo di tasca propria" e affida la costruzione e gestione dell'impianto, per 35 anni, a una società, che recupera le spese di costruzione con l'incasso dei biglietti.

L'appalto è stato vinto dal Consorzio Cooperative Costruzioni (Ccc), che dopo la gara ha formato la Società Marconi Express (ME): è una Spa partecipata al 75% dal Ccc e al 25% da ATC (azienda pubblica di trasporti al 59,65% del Comune di Bologna e al 37,15% della Provincia).

I patti prevedono che entro il 2020 Atc rilevi il 100% di ME, accollandosi tutti i rischi e i debiti con le banche. Il Ccc uscirà e Atc (essendo di Comune e Provincia) diventerà concessionario unico di sé stesso (in project-finance).

Se si farà la fusione Fer-Atc, il rischio si trasferirà in parte anche su Fer (al 90% della Regione, e che gestisce alcune linee SFM) e quindi su tutto il trasporto pubblico.(Fer è Ferrovie Emilia-Romagna)

Su questa operazione la sezione locale della Corte dei Conti e la Procura della Repubblica, hanno aperto una indagine.

<u>Noi riteniamo che ATC debba uscire dall'associazione di impresa.</u>

Vi è infatti il rischio di carichi finanziari insopportabili su bilanci economici già ridotti al minimo. Tanto più che il project-finance era stato presentato come decisivo per realizzare l'opera "senza alcun impegno sui bilanci pubblici".

Il Comune può cambiare questa decisione senza penali perché la presenza di ATC non era prevista nel bando del people mover.

Quanto al Ccc è libero di associarsi con altre imprese private. Se poi nessun privato si assocerà al Ccc, questo dovrà decidere se andare avanti da solo, o rinunciare all'opera.

Sottolineando la centralità di questo problema si vuole ancora una volta ricordare l'alternativa possibile al People Mover per il collegamento con l'aeroporto attraverso il SFM, apportando alcuni ulteriori chiarimenti.

Esiste una fermata ferroviaria SFM ad 1 Km circa, in linea d'aria, dall'attuale terminal aeroporto (1,2 Km se si esclude il passaggio attraverso un'area militare attigua all'aeroporto).

È la Fermata SFM Aeroporto ed è servita da due linee ferroviarie collegate (in 6') con la Stazione Centrale: la Bologna-Milano e la Bologna-Verona.

Sulla prima (Bo-Mi) passa attualmente 1 treno all'ora ed è previsto un treno R (regionale) ogni 30' più un treno RV (regionale veloce) ogni 30' da Pc,Pr,Re, Mo, diretto alternativamente a Rimini o Ravenna. Sulla seconda (Bo-Vr) passa, già oggi, un treno ogni 30' per direzione. Complessivamente transiteranno dalla Fermata SFM Aeroporto 6 treni all'ora, uno ogni 10'. Quindi, sfalsando gli orari tra le due linee, si avrebbe un collegamento con la Stazione Centrale in 6', con una frequenza di un treno ogni 10' tutto il giorno (senza escludere la possibilità di fermata anche per gli altri tipi di treni – es. IC - che percorrono le due linee).

(Oltre a questa stazione, sulla linea Bologna Verona, esiste una seconda stazione SFM denominata Bargellino, attualmente in esercizio con un treno ogni 30', che però non prendiamo in considerazione come alternativa perché dista dal terminal aeroportuale 2,4 Km.)

Nel giugno 1999 era stato firmato un Protocollo d'Intesa tra la SAB e il Comune di Bologna, per collegare la fermata SFM Aeroporto e il terminal dell'aeroporto con un breve People Mover, prevedendo che i 6 treni all'ora transitanti vi avrebbero effettuato la fermata.

La progettazione del collegamento (People Mover breve) tra la fermata SFM e l'aeroporto (effettuata da Tecnicoop) fu interrotta nel 2002 dalla Giunta Guazzaloca in seguito alla decisione di realizzare la linea 2 del metrò Stazione Centrale–Aeroporto (era considerato in concorrenza con il metrò, sottraendogli utenza).

La fermata SFM Aeroporto, su via Bencivenni, a cavallo delle 2 linee, è stata tutta costruita al grezzo (compresi banchine, vani ascensori, scale e sottopassi, parte delle strade e spostamento di una parte dei binari). Poi, nel 2007, in seguito alla decisione della Giunta Cofferati di realizzare il People Mover aeroporto-Stazione Centrale, la costruzione sulla linea per Verona fu sospesa, e solo quella sulla Milano confermata e ribattezzata "Borgo Panigale Scala". La valenza non doveva più essere quella di collegamento con l'aeroporto, ma solo quella di servizio per il quartiere.

Gli ultimi progetti di espansione dell'aeroporto, secondo il Piano Industriale e il Masterplan, modificano la situazione delle distanze. Prevedono l'espansione verso ovest del terminal (fase II, 2014-2018) e la costruzione del nuovo terminal (fase III, 2019-2023), baricentrico all'aeroporto, distante circa 600 m. dall'attuale terminal e circa 800 m. di percorso dal capolinea del previsto People-Mover dalla Stazione Centrale.

Quando queste previsioni si attueranno, dalla fermata SFM Aeroporto si potrà arrivare, lungo l'attuale via Bencivenni, direttamente al nuovo terminal, da cui partiranno la maggior parte degli aerei, con un percorso di circa 800 mt, da coprire con qualunque mezzo (da un people-mover di tipo a fune, che va avanti e indietro in 1' ogni 3', a un tapis-roulant, a un bus-navetta elettrico, ecc.).

Mentre, per il collegamento al nuovo terminal dall'arrivo del People-Mover attualmente previsto, dovranno essere realizzati, all'interno dell'aerostazione, dei tapis-roulant e delle scale mobili per una lunghezza complessiva di circa 800 mt, con un tempo di percorrenza aggiuntivo di almeno 7'.

Il collegamento con l'areoporto attraverso l'SFM era stato previsto non solo perché, da indagini effettuate dalla SAB, risultava che la maggior parte dell'utenza proveniva dall'ambito regionale e provinciale, e collegarsi direttamente al SFM e al SFR si riteneva la cosa più funzionale e appetibile, ma anche per rafforzare l'SFM, convogliando l'utenza e le risorse disponibili su questo sistema, che era già stato deciso e finanziato quasi completamente e prevedendo una spesa aggiuntiva limitata per il collegamento.

Per chi viene, ad esempio, da una città lungo la via Emilia (es: Parma, Reggio Emilia, Modena) o da Verona, Poggio Rusco, S.G. in Persiceto, Crevalcore, è certamente più semplice e veloce scendere alla fermata Aeroporto e prendere il mezzo predisposto per giungere al terminal, che arrivare in Stazione Centrale, (all'interno della quale i collegamenti sono complessi) scendere, fare scale e percorsi, pagare altri 7 €, risalire fino al PM, per poi tornare indietro fino all'Aeroporto.

Ma anche provenendo da altre fermate del SFM (S. Ruffillo, Mazzini, S.Vitale, P.di Caprara, o da Imola, Forlì, Cesena, Ravenna, ecc..) è certamente più semplice scendere alla fermata Aeroporto. Senza escludere comunque l'accesso o l'interscambio in Stazione Centrale, con un treno ogni 10 minuti.

A suo tempo (nel 1999) era stato verificato anche il collegamento diretto, con People Mover, tra l'Aeroporto e la Stazione Centrale, con fermata al Lazzaretto (sede dell'università), ma era stato escluso anche perché la presenza degli studenti nell'ora di punta del mattino risultava di tale entità che non avrebbe lasciato spazio per chi voleva andare in Aeroporto, in orario di forte domanda, tenendo conto di zaini e valige.

Comunque la valutazione per la migliore soluzione del collegamento città e Stazione Centrale aeroporto deve essere fatta con l'ottica dei lavori della Stazione Centrale completati, della stazione AV, con i suoi 4 nuovi

binari sotterranei, realizzata e di tutti i 16 binari di superficie ripristinati (con i marciapiedi tutti alti), i treni nuovi con ingresso a raso. Tutto ciò consentirà certamente un miglioramento generale dell'accessibilità e una maggiore regolarità e affidabilità degli orari.

Calcolo dei tempi di percorrenza:

STAZIONE CENTRALE- AEROPORTO CON **PEOPLE MOVER**:

frequenza 8 minuti (tempo medio di attesa 4 minuti)

tempo di percorrenza 7,5 minuti
totale tempo medio di percorrenza fino al **terminal attuale**: **11,5** minuti
collegamento con il nuovo terminal: 7 minuti
tempo medio complessivo dalla Staz. Centrale al **nuovo terminal**: **18,5** minuti

STAZIONE CENTRALE- AEROPORTO CON **SFM** FERMATA AEROPORTO
frequenza 10 minuti (tempo medio di attesa 5 minuti)
tempo di percorrenza 6 minuti
totale tempo medio di percorrenza: 11 minuti fino alla fermata SFM Aeroporto
frequenza collegamento dalla fermata SFM con il terminal attuale: 4 minuti (tempo medio di attesa 2 minuti)
collegamento dalla fermata SFM con il terminal attuale: 1,5 minuti
tempo medio complessivo dalla Staz. Centrale al **terminal attuale**: **14,5** minuti
frequenza collegamento con il nuovo terminal: 3 minuti (tempo medio di attesa 1,5 minuti)

collegamento con il nuovo terminal: 1 minuto
tempo medio complessivo dalla Staz. Centrale al **nuovo terminal**: **13,5** minuti

In conclusione, il tempo medio per raggiungere i terminal attuale è di 11,5 minuti nel caso che si utilizzi il people mover, e di 14,5 minuti utilizzando la fermata SFM Aeroporto.

Mentre, quando sarà costruito il nuovo terminal (fase III, 2019-2023), saranno necessari **18,5 minuti con il people mover e 13,5 minuti con l'SFM.**
Nella fase intermedia (fase II, 2014-2018), i tempi si equivarranno.

Riteniamo quindi necessario un percorso trasparente di confronto tra dati, con il coinvolgimento di soggetti terzi e credibili.

PIETRO MARIA ALEMAGNA - ANDREA DE PASQUALE - FIORETTA GUALDI –

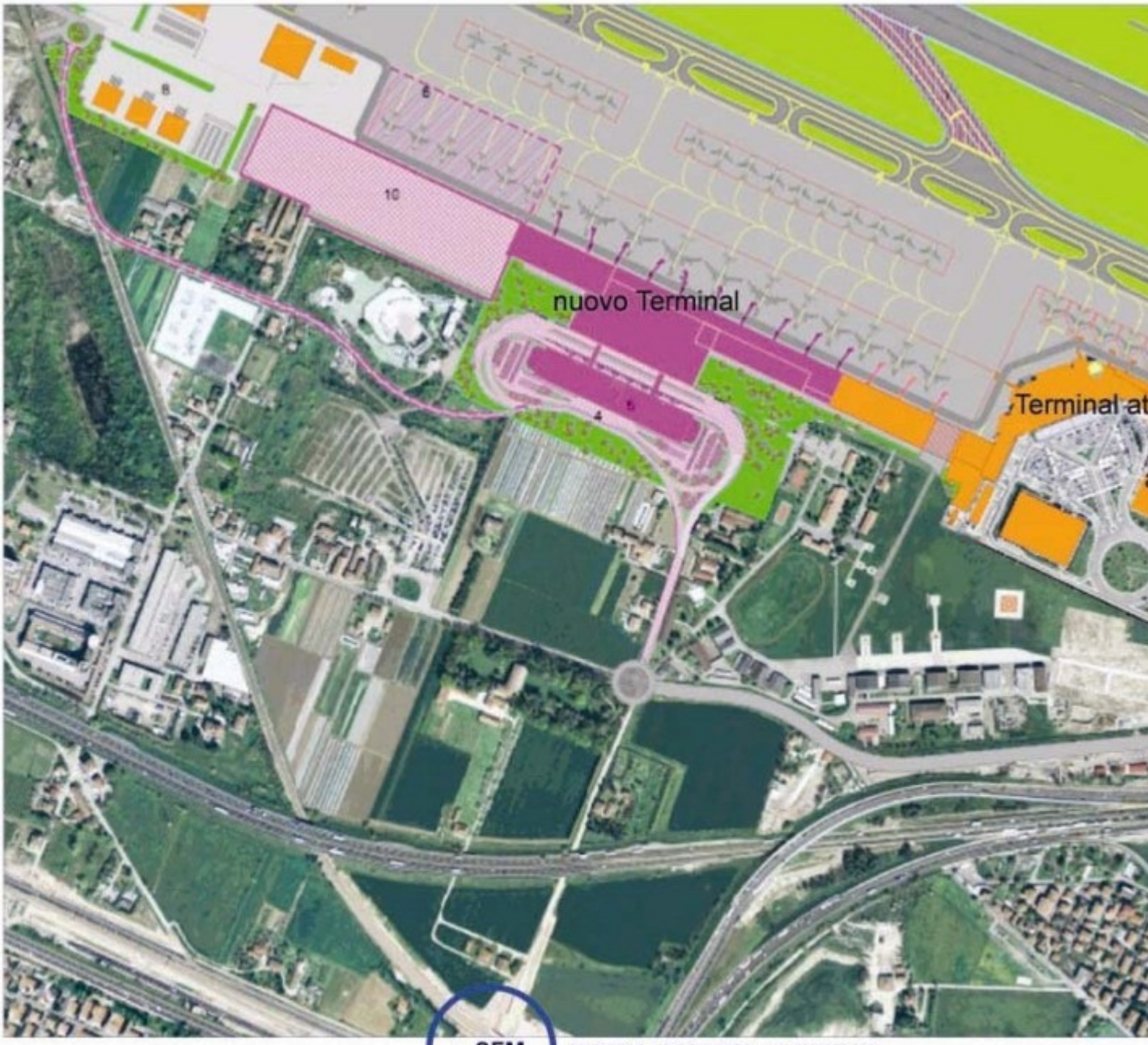
UGO MAZZA - GIANCARLO MATTIOLI - PAOLO SERRA - ALBERTO CROCE -

GABRIELE BOLLINI - SERGIO CASERTA - SERGIO SALSEDO – PAOLA BONORA -

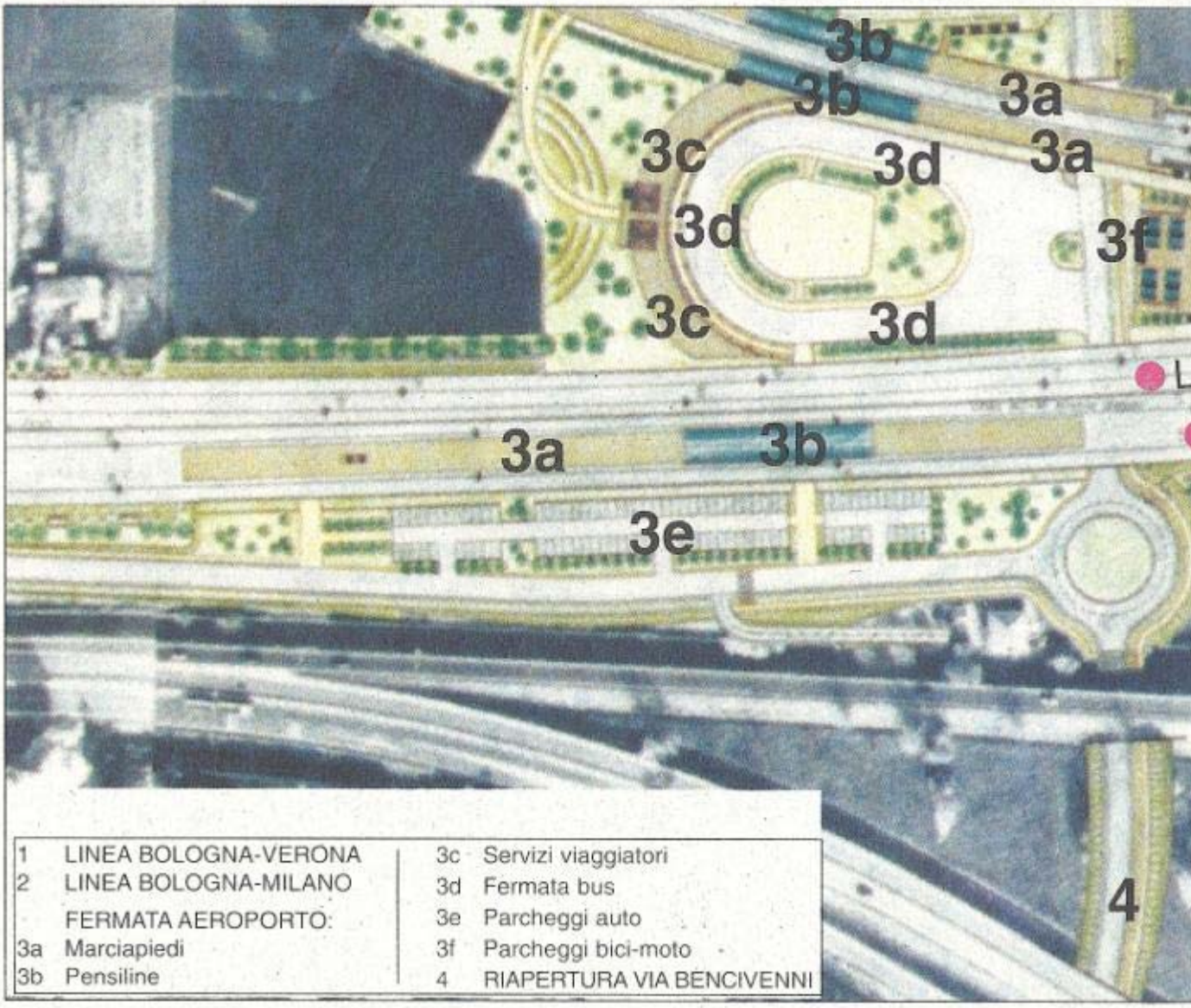
RODOLFO LEWANSKI - ANNA ALBERIGO - PIERGIORGIO ROCCHI -

FLAVIO FUSI PECCI - CLAUDIO GANDOLFI – ELISABETTA LUCIANI -

CLAUDIO DELLUCA (Legambiente Bologna) - MAURIZIO VICINELLI (Italia Nostra Bologna) - MAURO DALLA (Spi Savena) - GIULIANO SATANASSI (Comitato ViviilFossolo)



MASTERPLAN AEROPORTO



1	LINEA BOLOGNA-VERONA	3c	Servizi viaggiatori
2	LINEA BOLOGNA-MILANO	3d	Fermata bus
	FERMATA AEROPORTO:	3e	Parcheggi auto
3a	Marciapiedi	3f	Parcheggi bici-moto
3b	Pensiline	4	RIAPERTURA VIA BENCIVENNI