

Il Marconi Express



- Costo complessivo**
115 milioni di euro
- Soggetto attuatore**
Marconi Express
75% CCC, 25% Tper
- Durata lavori**
3 anni
- Sistema di trasporto di massa**
 - Guida vincolata
 - Alimentazione elettrica
 - Senza conducente a bordo
- Tipologia veicolo**
P30 della società svizzera Intamin Transportation
- Lunghezza Marconi Express**
17,6 metri
- Capacità singola carrozza**
50 passeggeri (4 pax mq)
(il sistema con 2 veicoli è in grado di trasportare circa 400 passeggeri all'ora per direzione, corrispondente a 3.796.000 passeggeri all'anno)
- Percorso**
5 chilometri
- Tempo di percorrenza**
7'20"
- Frequenza del convoglio**
3'45" tempo medio di attesa
- Fermate**
3
stazione Alta velocità-Lazzaretto (università)- aeroporto
- Altezza della monorotaia a terra (piloni) ogni 500 metri**
6-7 metri
- Ponte sull'autostrada**
90 metri
(progetto architetto Iosa Ghini)
- Biglietti**
7,20 euro
con sistema di tornelli per l'obliterazione
- Risparmio energetico**
Il Marconi Express sarà dotato di pannelli fotovoltaici che, integrati sulla via di corsa, danno vita a un "nastro di energia" che produrrà il 13% dell'energia necessaria, pari a 300 tonnellate di CO2 in meno (o 14.000 alberi in più)

Il piano

I nuovi obiettivi ora sono Fiera e Fico Merola sposa l'ipotesi allungamento

Tempo fa si era già parlato del progetto di allungare il People mover o, se si preferisce, di realizzare un secondo braccio per collegare la stazione con il quartiere della Fiera e Fico, la nuova cittadella del cibo che sorgerà al Caab a fine 2016, visto che raggiungere il nuovo polo in autobus non è il massimo. Ma il dibattito restava sotto traccia per una obiezione molto pragmatica: non si riesce nemmeno a costruire la prima tratta stazione-aeroporto, figuriamoci pensarne uno sviluppo.

Ora che i lavori sono partiti, il dibattito è almeno un po' più realistico. Tanto che a lancia il indirettamente è stato il sindaco Merola in prima persona che ieri sul tema ha detto: «Stiamo preparando uno studio di fattibilità per studiare altri collegamenti. Si tratta di arrivare al Caab attraversando il Tecnopolo e la Fiera. Quindi prima di ogni altra cosa bisognerà fare un'analisi dei flussi potenziali di passeggeri». Finora si era parlato di utilizzare anche per questa seconda pos-

Finzi
Credo si possa fare un People mover dalla stazione al Caab che passi per la Fiera, ma non riguarda la nostra società

sibile tratta la stessa tecnologia, ma ieri sia Merola che l'assessore Colombo non hanno escluso alcuna ipotesi e hanno lasciato aperto anche alla possibilità di un collegamento ferroviario. Si vedrà.

L'idea piace a Marconi Express: «Sì, credo si possa fare un People mover dalla stazione al Caab che passi per la Fiera, ma non riguarda la nostra società — ha spiegato Rita Finzi —. Noi ci occupiamo della prima tratta, questo è il contratto in concessione e il suo equilibrio lo trova con questi passeggeri che arrivano dall'aeroporto alla stazione. In ogni caso penso che se si facesse sarebbe un sistema corretto, veloce e disancorato dal traffico. In tante altre città vengono serviti in questo modo luoghi particolari dove devono arrivare tante persone». A essere tranchant, se tra dieci anni Bologna avesse collegamenti veloci sopraelevati tra i principali poli della città si potrebbe dire che si è fatto sopra, con vent'anni di ritardo, quello che si poteva fare sotto con il metrò di Guazzalo-

ca, a suo tempo ostacolato dalla Regione. Quel progetto, sebbene di una complessità tecnica molto più rilevante, aveva il principale obiettivo di collegare la stazione sia con la Fiera che con l'aeroporto con un braccio che poi arrivava alla Staveco. Ma è storia passata.

Il messaggio che ieri ha voluto mandare il sindaco va oltre l'opera in sé e guarda al medio periodo: «Il People mover è sostenibile da tutti i punti di vista e aumenterà l'attrattività di Bologna. Stiamo uscendo dalla crisi: questo è il mandato del fare».

Visto il ritardo accumulato il trenino rischiava di arrivare già superato. Ma in questo senso ha aiutato non poco gli amministratori lo sviluppo che in questi anni hanno avuto il turismo e l'aeroporto. Merola ha ricordato che negli ultimi dieci anni lo scalo bolognese è stato il primo aeroporto in Europa per crescita di passeggeri. Un altro indizio per il sindaco che la grande crisi è alle spalle.

O. Ro.
© RIPRODUZIONE RISERVATA



La protesta
Un gruppo del comitato No People mover ha brindato ieri al non completamento dell'Sfmr

Il comitato: «Pronti a bloccare i cantieri» Sel e M5S con il fronte del no, pesa il processo che ha tra gli imputati Delbono

I no People mover non si rassegnano. Nel giorno del via libera, gli anti monorotaia inaugurano simbolicamente il collegamento (incompleto) della stazione Aeroporto dell'Sfmr a Borgo Panigale, che secondo il comitato può sostituire la discussa opera, e promettono battaglia: «Siamo pronti a bloccare i cantieri», assicura Andrea Tesini del comitato che da anni si batte contro la soprelevata. Accanto a loro c'è un fronte politico, l'asse Sel-Movimento cinque stelle-Coalizione civica, che ieri è di nuovo salito sulle barricate e guarda con attenzione al processo in corso sul controverso iter amministrativo dell'opera.

La capogruppo vendoliana a

La Torre
Sul People mover pende una ipotesi di turbativa d'asta che, se venisse accertata, renderebbe annullabile il contratto

Palazzo D'Accursio, Cathy La Torre, ha invitato il sindaco Merola a non cantar vittoria: «Sulla monorotaia pende una ipotesi di turbativa d'asta che, se venisse accertata, renderebbe annullabile il contratto», ha scritto su Facebook La Torre dando corpo alle speranze degli anti People mover. Per conto del comitato, l'avvocato Domenico Morace ha inoltre chiesto ai pm Giuseppe Di Giorgio e Antonella Scandolari di sollecitare il Tribunale a disporre il sequestro di cantieri e finanziamenti regionali. Il capogruppo pentastellato in Comune Massimo Bugani parla di un «giorno di lutto per tutti i bolognesi di buon senso». «Fermare questa follia da oggi sarà an-

cora più difficile — dice il grillino —. Se a governare Bologna dal prossimo anno ci sarà il M5S, si troverà anche questo scempio in eredità. 120 milioni di euro per una monorotaia di 5km, con sopra un trabiccolo da 35 posti simile al brucemela e con 8 persone a processo per abuso d'ufficio e turbativa d'asta. Mandiamo a casa questo».

I finanziatori del progetto sono certi che qualunque sia l'esito del processo non ci saranno ricadute sul contratto e quindi sull'opera. Hanno studiato le carte dell'inchiesta e chiesto pareri legali. Insomma, si sentono al riparo da sorprese.

A processo per i reati a vario titolo di turbativa d'asta e abuso

Bugani
Parliamo di 120 milioni per una monorotaia di 5 km, con sopra un trabiccolo simile al brucemela e 8 persone a processo

d'ufficio ci sono l'ex sindaco Flavio Delbono, il suo assessore al bilancio William Rossi, l'ex numero uno di Atc (oggi Tper) Francesco Sutti, funzionari del Comune Patrizia Bartolini, Cleto Carlini e Francesca Bruni. Imputato anche Piero Collina, ex numero uno del Ccc che si aggiudicò la gara.

I pm ipotizzano che il bando sia stato «cucito» addosso al Consorzio. Due i profili sotto accusa. Il mancato inserimento nel bando di requisiti tecnici che il Ccc non poteva avere e l'aver permesso alla coop, dopo la vittoria della gara, di costituire una società di progetto con Atc, la Marconi Express.

Un altro nodo poi è quello dei

patti parasociali (nel frattempo modificati) sottoscritti nel 2008 da Ccc e Atc in base ai quali l'azienda di trasporto avrebbe acquistato il 75% di Marconi Express, assumendo così gran parte degli oneri e dei rischi d'impresa. E ciò nonostante la gara per l'appalto da 100 milioni di euro fosse stata bandita nel 2008 in project financing, procedura che prevede che il Comune affidi costruzione e gestione al privato senza tirare fuori un euro. Sutti e Collina rispondono anche di aver stipulato, nel 2008, un patto occulto che stabiliva una partnership esclusiva per la partecipazione congiunta alla gara.

Gianluca Rotondi
© RIPRODUZIONE RISERVATA