

Giulia Gibertoni
Consigliere regionale
Assemblea Legislativa Regione Emilia-Romagna

Bologna, 25 luglio 2022

Alla Presidente
dell'Assemblea Legislativa
della Regione Emilia-Romagna

Interpellanza

Visti

- l'Accordo tra la Regione Emilia-Romagna, il Comune di Bologna e la Provincia di Bologna (oggi Città metropolitana di Bologna) del 23 luglio 2007, precedentemente approvato con la delibera della Giunta regionale n. 944/2007, che prevedeva, in termini finanziari, l'impegno **da parte della Regione di un onere di euro 27.000.000,00 per la realizzazione dell'opera pubblica denominata "People Mover, trasporto automatico di collegamento tra l'Aeroporto e la Stazione Centrale F.S. di Bologna"**;
- la delibera di Giunta regionale n. 2275, del 27 dicembre 2010, recante "*L.R. 24/2009 – art. 25. Assegnazione del contributo a favore del Comune di Bologna per la realizzazione del collegamento aeroporto-stazione F.S. denominato "People Mover"*" con si è provveduto ad assegnare e concedere al Comune di Bologna l'importo di euro 8.100.000,00 dando seguito all'Accordo approvato con propria delibera n. 944/2007;
- la delibera di Giunta regionale n. 2064, del 14 dicembre 2015, con cui è stato concesso a favore del Comune di Bologna, un contributo di euro 17.550.000,00, a fronte di una spesa ammissibile pari a euro 99.900.050,89 per la realizzazione dell'intervento relativo a un sistema di trasporto automatico di collegamento tra l'Aeroporto di Bologna e la Stazione Centrale F.S. di Bologna denominato "*People Mover*";

Giulia Gibertoni
Consigliere regionale
Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna
Viale Aldo Moro 50 - 40127 Bologna

- la delibera di Giunta regionale n. 1692 del 10 ottobre 2019 sono state concesse e impegnate le risorse a saldo del progetto denominato “People Mover” per euro 1.350.000,00;
- la dichiarazione del Concessionario dell’opera pubblica denominata “People Mover” Marconi Express S.p.a. dell’avvenuto pagamento, all’esecutore dei lavori di cui al collaudo tecnico – amministrativo, per euro 94.997.814,52;

premessato che

- sono di questi giorni le ennesime notizie che vedono un blocco totale del *People Mover*, con l’intera flotta in disponibilità al gestore, cioè tre veicoli, esclusa dal servizio per verifiche legate a un problema nel sistema di collegamento cassa-carrello riscontrato nel Veicolo 1 e obbligando, così, al ripristino delle corse degli autobus dedicati (tra l’altro allo stesso prezzo per gli utenti, ma con un tempo di percorrenza più lungo), mentre la prima navetta dovrebbe tornare in funzione questa settimana, la seconda che dovrebbe ritornare in funzione entro 15 giorni e la terza entro il mese di agosto e con la reiterata promessa (anch’essa enunciata per l’ennesima volta) della risoluzione di tutte criticità che hanno costretto il *People Mover* a fermarsi;
- il *People Mover* di Bologna è una navetta che viaggia su una monorotaia che collega, in circa sette minuti e mezzo di viaggio, la sezione dell’Alta Velocità della stazione ferroviaria di Bologna Centrale all’aeroporto cittadino “*Guglielmo Marconi*”, effettuando un’unica fermata intermedia presso la zona di Bertalia-Lazzaretto;
- la storia di questa fallimentare infrastruttura è costellata da un costante spreco di denaro, anche e soprattutto di origine pubblica, basti citare l’esborso nel 2021 di quasi un milione e mezzo di euro da parte del Comune di Bologna dovuto all’incomprensibile scelta di procedere comunque all’inaugurazione del *People Mover* a novembre del 2020, in piena pandemia e con il traffico aereo e la possibilità di movimento drasticamente ridotti (a dicembre 2020 l’aeroporto “*Guglielmo Marconi*” registrò un calo dei passeggeri dell’86% rispetto allo stesso periodo del 2019) cosicché scattò la clausola, assurda, che prevede che al mancato raggiungimento di una quota minima di passeggeri il deficit venga coperto dal Comune di Bologna con un costo che ricade sulle casse pubbliche;
- il progetto del “People Mover” nasce nel 2005 e il progetto preliminare è approvato con delibera di giunta comunale nel gennaio 2007, mentre il primo bando per la progettazione, costruzione e gestione dell’opera è emesso nel settembre 2007, ma a maggio 2008 va deserto, il secondo bando, più favorevole ai concessionari (perché prevede,

sconsideratamente, una soglia di utenza sotto la quale il concessionario ha diritto a un canone pagato dagli enti pubblici locali, ed allunga la concessione da 30 a 35 anni) viene emesso nel settembre 2008: vi partecipano due raggruppamenti di imprese, e tra l'aprile 2009 e il 2010 l'aggiudicazione viene data a Marconi Express S.p.a. come soggetto concessionario per la realizzazione in project financing dell'opera, (società composta da Consorzio Integra Società Cooperativa (per il 75%) e da TPER – Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna (per il restante 25%)) mentre la concessione ha una durata di 43 anni, a partire dal giugno 2009, anno di firma della “*Convenzione di Concessione*”;

- TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna) è la società di trasporti pubblici, a capitale largamente e prevalentemente pubblico, nata, il 1° febbraio 2012, dalla fusione dei rami trasporto di ATC, azienda di trasporti su gomma di Bologna e Ferrara, e FER, società regionale ferroviaria, i soci di TPER sono la Regione Emilia-Romagna (con il 46,13% delle quote), il Comune di Bologna (30,11%), la Città Metropolitana di Bologna (18,79%), l'Azienda Consorziale Trasporti ACT di Reggio Emilia (3,06%), la Provincia di Ferrara (1,01%), il Comune di Ferrara (0,65%); completano la compagine societaria, con quote minori, Ravenna Holding S.p.A. e la Provincia di Parma;
- la navetta viaggia su un tracciato di circa 5 km di lunghezza, realizzato in parte prevalente su un viadotto con altezza standard sotto trave di 5 metri e il tracciato prevede una forte integrazione dei due capolinea negli organismi edilizi di recapito (aeroporto e stazione), al fine di limitare i tragitti ed i tempi di trasbordo per i passeggeri, in particolare, la fermata della stazione ferroviaria di Bologna Centrale è stata integrata nell'organismo edilizio della nuova stazione ferroviaria per l'Alta Velocità con accesso dal lato di via Carracci, inoltre, avendo ogni veicolo (realizzato dall'azienda svizzera Intamin) una capacità di 50 passeggeri, il sistema, nell'attuale configurazione con 3 veicoli, può trasportare al massimo 560 persone per direzione all'ora (quindi non in grado di far fronte ai picchi di passeggeri dell'aeroporto in determinati orari);
- sono ben note alle cronache le vicissitudini di questa opera, da più parti giudicata inutile e fonte di spreco di denaro pubblico, con i ritardi e continui spostamenti in avanti nell'avvio e nell'esercizio e che, in particolare hanno visto circa due anni fa l'annuncio che il concessionario, il soggetto gestore, la Commissione di Agibilità e la Commissione di Collaudo stavano effettuando, ognuno per quanto di propria competenza, le prove sul *People Mover* ed alla conclusione di queste fasi e acquisite le relative autorizzazioni (del Ministero competente e della Commissione di Collaudo) nonché conclusa positivamente la successiva fase di pre-esercizio di 15 giorni, sarebbe seguita l'apertura formale

dell'esercizio, e ciò dopo: ben 10 anni dalla sua ideazione, 5 anni dall'inizio dei lavori, avvenuto il 31 ottobre 2015, nonché dopo che la Direzione Lavori del progetto aveva emesso il certificato di ultimazione lavori, il 31 ottobre 2018;

- altrettanto ben noti sono i ritardi sull'avvio effettivo del funzionamento dell'infrastruttura e sui continui ritardi di questa partenza svoltasi a novembre 2020 dopo dichiarazioni perentorie dell'allora Sindaco di Bologna;
- solo oggi si è scoperto ufficialmente che il *People Mover* ha una affidabilità sul "*tempo medio fra due guasti*" di 107,01 ore, cioè la monorotaia può fermarsi ogni 4 giorni e mezzo secondo una precisissima "*Analisi dell'affidabilità, della disponibilità e della manutenibilità*" del sistema innovativo "*Monorail P30*" che è alla base dell'infrastruttura;
- altrettanto nota, alle cronache di questi mesi, è la circostanza che la previsione del contratto che il servizio debba essere garantito con il 98% della disponibilità del servizio non si sia poi verificata, così come non avrebbe avuto luogo la manutenzione preventiva, che si sia considerata come sempre presente una condizione assai favorevole con la possibilità di fare manutenzione nel tempo di fuori servizio per evitare di influenzare il servizio passeggeri, o di avere sempre disponibili un numero sufficiente di parti di ricambio e del personale qualificato per svolgere le riparazioni, come non si siano valutati i ritardi di tipo logistico, la non completa comprensione delle ipotesi di lavoro e delle condizioni, le mancate analisi delle parti meccaniche fisse e, infine, con la previsione standard che nel caso in cui il guasto provochi, a sua volta, il guasto di un altro impianto, si sia valutato solo il primo guasto, ignorando che poi si dovesse provvedere alla riparazione anche del secondo;
- anche la divisione alquanto imprecisa della manutenzione, che viene distinta tra quella a carico di TPER, nel caso di ordinaria manutenzione, e quella a carico di Integra, nel caso di straordinaria manutenzione, ha aggiunto problemi a problemi e contenzioso a contenzioso;
- secondo il Comune di Bologna le cause che hanno comportato la perdita della disponibilità del servizio (fermo sistema superiore a 4 minuti) con l'attivazione del servizio sostitutivo, così come comunicate dal Concessionario, riguardano prevalentemente il trattamento antiscivolo (prove stesura e manutenzione), il de-icing, falsi allarme (antincendio), assestamenti del sistema ATGS e SCADA, eventi atmosferici, un guasto ad un cuscinetto di un veicolo che ne ha comportato il fermo per diversi mesi (oltre alla verifica degli altri due rotabili), la manutenzione ordinaria del terzo veicolo (con gli altri

due in verifica o in manutenzione in seguito al guasto sopra riportato) e la verifica su alcuni giunti di dilatazione e tirafondi delle pile;

- secondo le notizie di stampa si era verificato il danneggiamento di una ruota, che si era praticamente “*disfatta*”, con il conseguente danneggiamento grave di alcuni assi dei binari e ciò, tra l’altro, senza che nessuno se ne accorgesse, inoltre, sarebbero stati verificati i logoramenti di alcuni cuscinetti, sempre legati all’aderenza e al corretto funzionamento dell’infrastruttura e questi suddetti due gravi problemi di funzionamento avrebbero bloccato, sostanzialmente, l’infrastruttura di trasporto, per periodi sommati dell’ordine dei mesi;
- il *People Mover* non è nuovo a simili disservizi, infatti, si era già fermato, causa neve e freddo, nell’inverno 2020, in una delle prime serie di stop inattesi a poche settimane dalla partenza ufficiale, perché non sarebbe esistito un sistema termico per scaldare i binari e, quindi, si sarebbe fatto uso di antigelo speciali, inoltre, le ruote delle navette con il freddo avrebbero continuato a scivolare, e il costruttore sarebbe corso ai ripari applicando una sostanza sui binari in funzione anti-scivolo, ma il distacco di questa, per l’evidente sollecitazione al quale è sottoposta tutta l’infrastruttura, avrebbe riproposto il problema dello scivolamento delle ruote;

considerato che

- la stessa Regione Emilia-Romagna in questi giorni si è detta “*molto preoccupata per le continue interruzioni del servizio*” ed ha comunicato ufficialmente che gli impegni che Marconi Express S.p.a. aveva assunto, nei confronti della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Bologna e della Città Metropolitana di Bologna, rispetto al piano di manutenzioni e di soppressione, eliminazione e riduzione delle criticità di carattere tecnico, che hanno impedito fino ad oggi l’esercizio continuativo del *People Mover*, sono stati disattesi anche relativamente al cronoprogramma e, addirittura, la situazione è peggiorata nel corso degli ultimi mesi;
- per il giorno 27 luglio 2022 è stata convocata una seduta del Collegio di vigilanza che oltre a Regione Emilia-Romagna vedrà presenti il Comune di Bologna e la Città Metropolitana di Bologna, nonché, la società Marconi Express e tutte le componenti che sono nella compagine sociale della stessa società;
- il Collegio di Vigilanza per la realizzazione dell’opera pubblica denominata “*People Mover*” è stato istituito ai sensi dell’art. 4 dell’Accordo, del 23 luglio 2007, precedentemente approvato con la delibera della Giunta regionale n. 944/2007, e

sottoscritto dalla Regione Emilia-Romagna, dal Comune di Bologna e dalla Città Metropolitana di Bologna;

- il suddetto il Collegio di Vigilanza: a) si riunisce periodicamente per esaminare lo stato di attuazione del progetto; b) può dare indicazioni in merito alla soluzione di profili tecnici e/o procedurali relativi ai contenuti degli atti di gara ed all'attuazione del progetto, fermo restando, in quest'ultimo caso, il rispetto del ruolo assegnato al Concessionario e comunque in conformità alle normative disciplinanti le singole procedure ed ai principi di concorrenza e di imparzialità; c) ha diritto di accesso agli atti delle procedure concorsuali eventualmente indette dal Concessionario per la scelta dei soggetti esecutori degli appalti pubblici, nonché a tutti gli altri atti o documenti inerenti alla realizzazione dell'intervento anche nel corso dello stesso; d) può disporre audizioni con soggetti pubblici e privati al fine di acquisire informazioni ritenute utili per la migliore esplicazione dei poteri di controllo e vigilanza; e) si riunisce appositamente per tentare il componimento stragiudiziale delle controversie che dovessero insorgere nel corso dell'esecuzione del presente accordo;
- tutta questa serie di problemi riscontrati dal "People Mover", con ogni evidenza ormai non legati ad un singolo aspetto o periodo climatico, con arresti repentini e prolungati della stessa, malfunzionamenti che vanno dai semplici inconvenienti quotidiani ai veri e propri danneggiamenti del materiale rotabile all'infrastruttura, producono oltre all'evidente danno economico in capo ai finanziatori della discussa opera, tra cui figura appunto la Regione Emilia-Romagna direttamente per 27 milioni di euro, ed indirettamente tramite la quota in capo a TPER, anche un danno causato a quello che dovrebbe essere un collegamento semplice, affidabile ed economico tra il principale aeroporto regionale e il capoluogo regionale e la sua stazione ferroviaria, con un risvolto comunque preoccupante in termini di sicurezza dei trasporti;
- anche la relazione che sarebbe stata trasmessa alla Regione da Marconi Express con il cronoprogramma delle principali attività manutentive necessarie ai fini di garantire la migliore prestazione del sistema di trasporto, anziché fugare le perplessità avrebbe aumentato i dubbi sulla bontà del progetto, sulla non corretta previsione di manutenzione e sull'assenza di controlli;
- altrettanto allarmante è che si sia aspettato fino ad oggi per dotare l'infrastruttura di un nuovo software che introduce un secondo profilo di velocità ridotta, da utilizzare soprattutto con condizioni atmosferiche avverse oppure, ancora, che si siano riscontrati problemi a ben sette giunti;

- a quasi due anni dall'avvio dell'esercizio dell'infrastruttura permangono del tutto irrisolti i problemi legati al rumore con un impatto acustico ed un conseguente inquinamento acustico completamente irrisolto a cui sono sottoposti i residenti le cui abitazioni sono prospicienti l'infrastruttura;
- se è vero che non sarebbero emersi profili penalmente rilevanti dalle indagini delle autorità preposte, è altrettanto vero che avrebbero trovato conferma le responsabilità per danno erariale, sebbene ancora non attribuite.

Interpella la Giunta regionale per sapere:

- se nelle sedute del Collegio di Vigilanza per la realizzazione dell'opera pubblica denominata "*People Mover*" istituito ai sensi dell'art. 4 dell'Accordo, del 23 luglio 2007 tra la Regione Emilia-Romagna, il Comune di Bologna e la Città metropolitana di Bologna, siano stati trattati i numerosissimi disservizi e veri e propri stop del "*People Mover*" e con quale esito e se siano state disposte audizioni con soggetti pubblici e privati al fine di acquisire informazioni ritenute utili per la migliore esplicazione dei poteri di controllo e vigilanza e se siano state intraprese opere preventive di manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile atte ad evitare che nella prossima stagione invernale abbiano a ripetersi ulteriori disservizi e fermi, infine, quando verranno risolti gli acclarati problemi legati al rumore con un impatto acustico ed un conseguente inquinamento acustico completamente irrisolto a cui sono sottoposti i residenti le cui abitazioni sono prospicienti l'infrastruttura e se di fronte a tale manifesta inadeguatezza, di questo sistema di trasporto, non si reputi necessario risolvere il contratto di concessione, che attualmente è in capo al Comune di Bologna, per risolvere definitivamente problemi che sono ormai diventati assolutamente insostenibili.

Il Consigliere
(*Giulia Gibertoni*)

Primo Firmatario:

Giulia Gibertoni