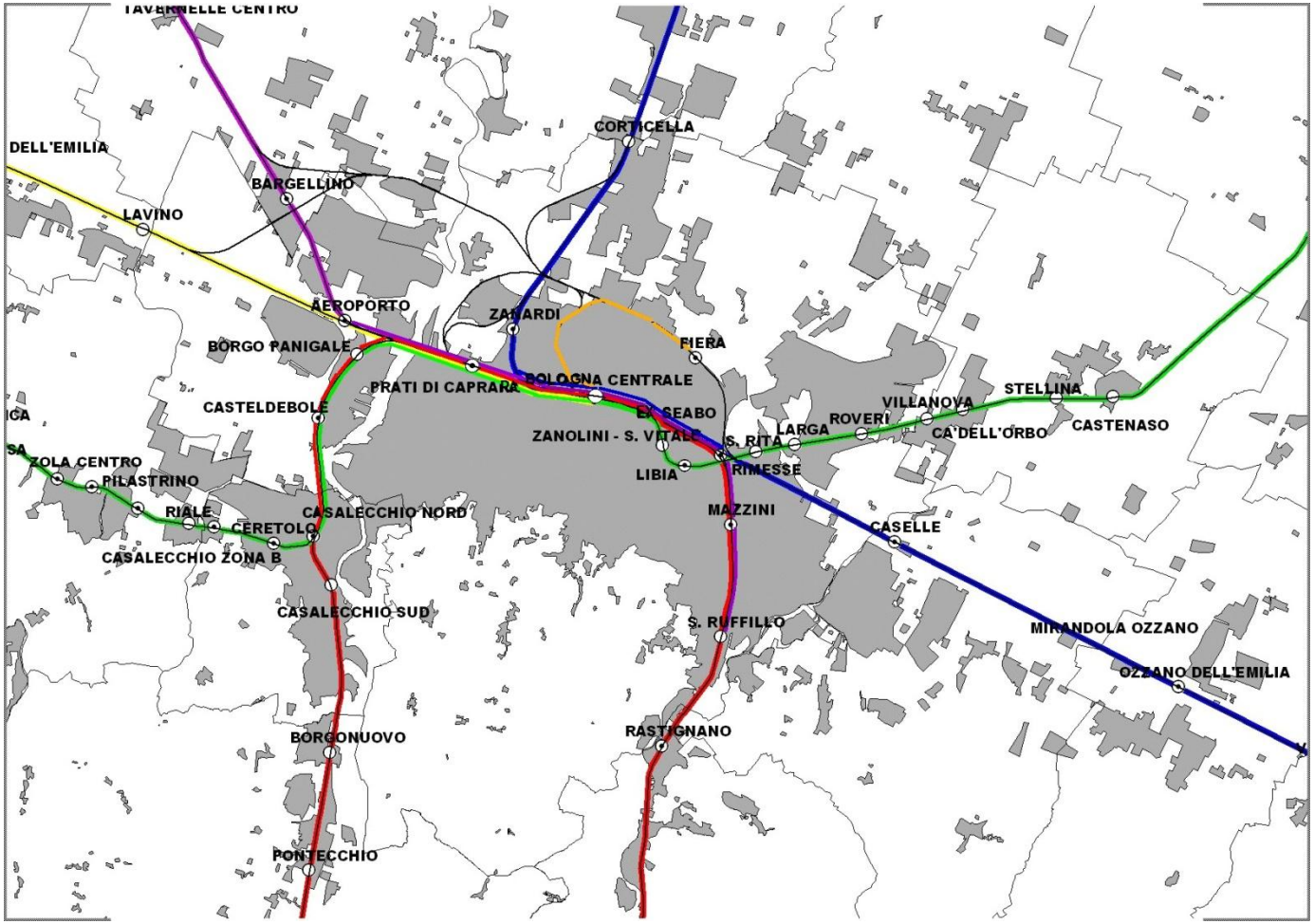
SFM vs ME

Quale collegamento fra l'aeroporto Marconi e la ferrovia?

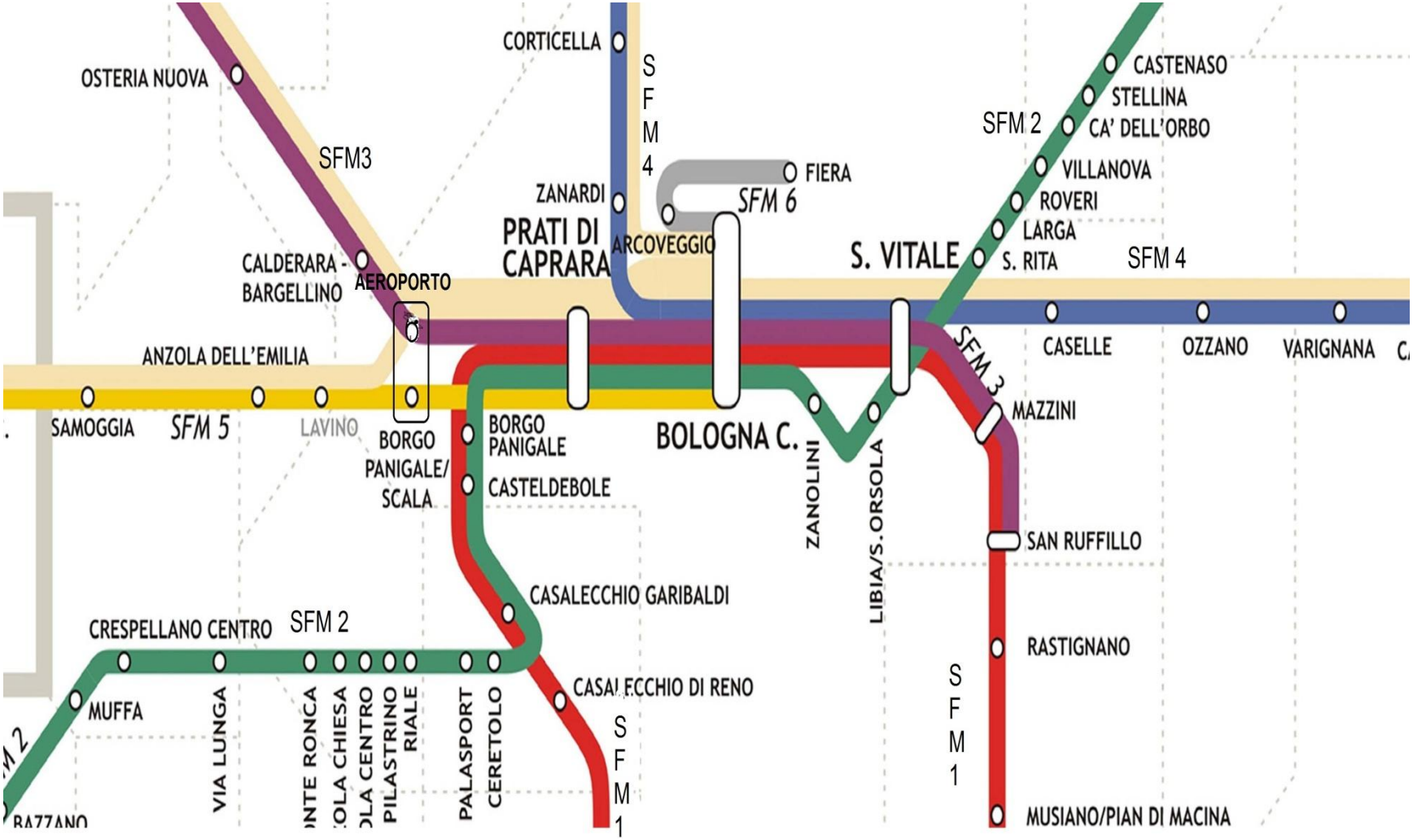
1 dicembre 2011

PAOLO SERRA

SFM: Hub and spoke fra la Stazione Centrale e quelle provinciali o griglia?



Bologna C. Linee 1-2-3-4-5 San Vitale-Rimesse 1-2-3-4
Prati Caprara 1-2-3-5 Aeroporto 3-5 Borgo Panigale 1-2

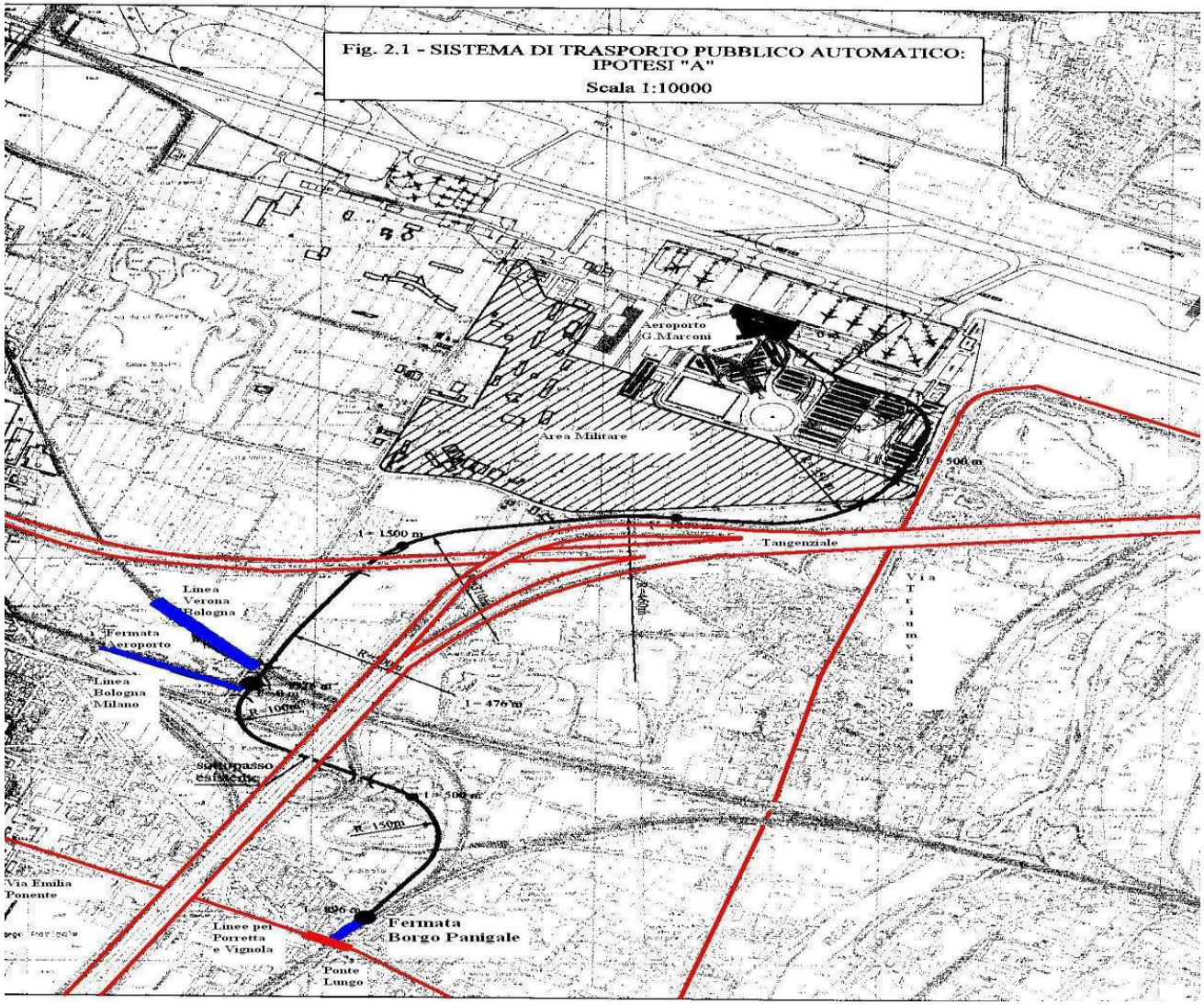


IL COMUNE DI BOLOGNA CREDE NEL SFM?

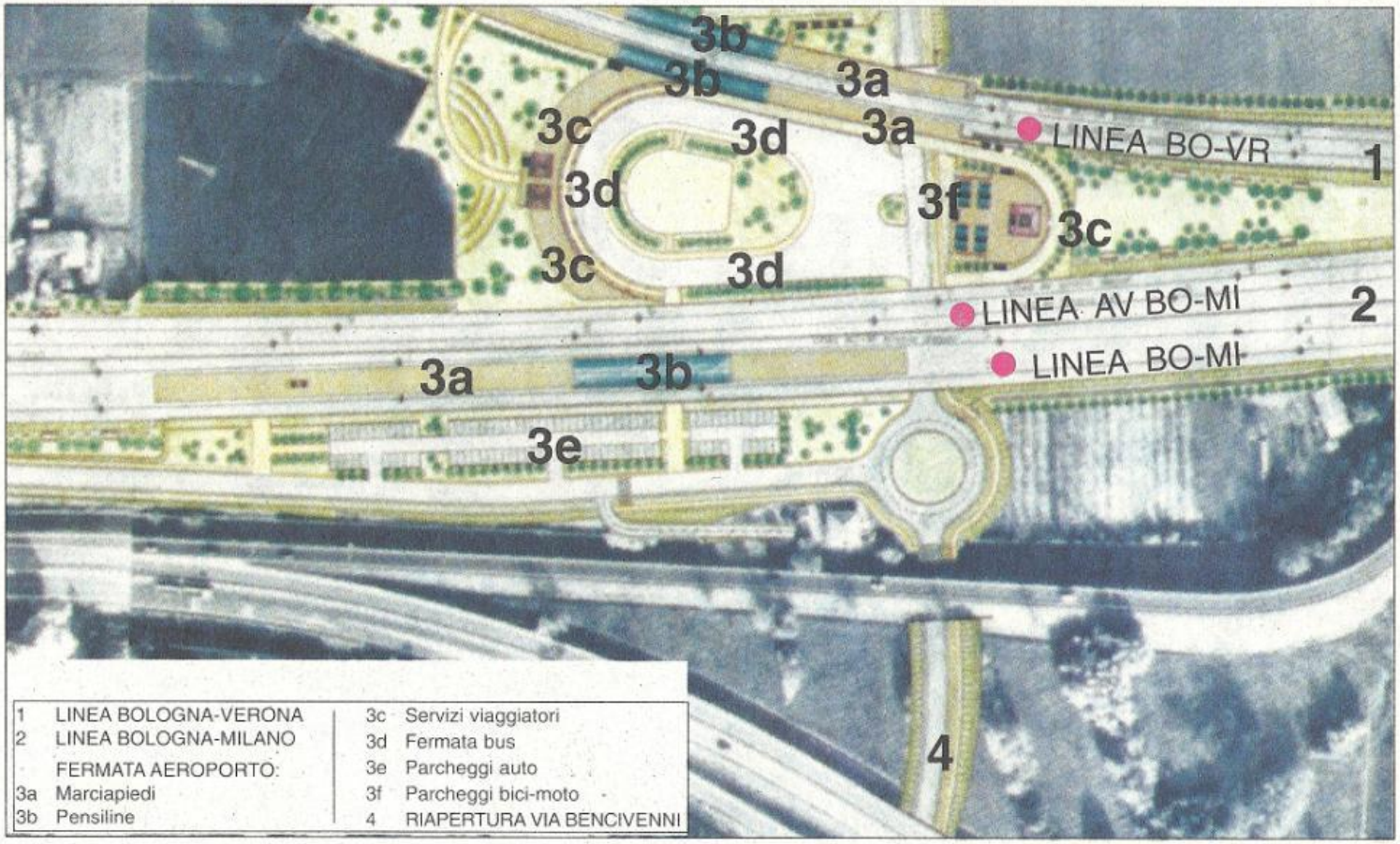
- **I due nodi secondari più importanti (stazioni San Vitale-Rimesse e Prati di Caprara) non sono stati ancora costruiti.**
- **La costruzione della stazione Aeroporto è stata interrotta.**
- **Il binario 16 della stazione Centrale è stato sacrificato per il people mover.**
- **L'interramento della parte urbana della Bologna – Budrio verrà fatto a binario unico, vanificando ogni sviluppo futuro**
- **Altri people mover collegati all'SFM furono proposti, nel 1994 da SASIB-Railwais (ora Alstom), nel 2000 da SISPLAN per conto di Assindustria, ancora nel 2000 da SAB (studi Tecnicoop e MM) ma furono ignorati o affossati da Guazzaloca e non ripresi dai successori.**

Il People Mover Sab-Tecnicoop del 2000

Da 69 fermate del SFM su 81 e da 8 capoluoghi di provincia su 9 direttamente al Marconi e, comunque otto treni locali ogni ora da e per la Centrale, oltre ai regionali.

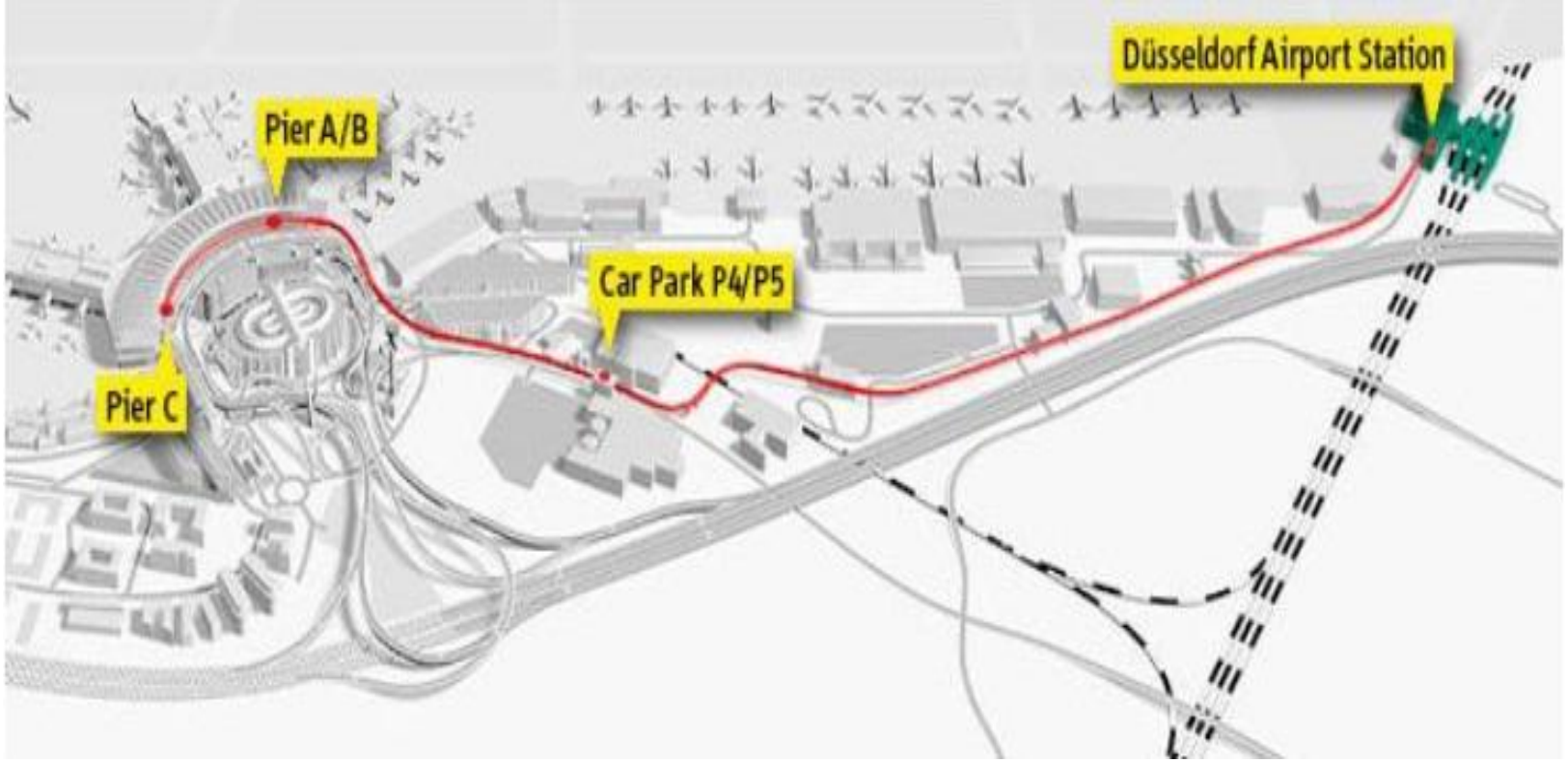


La stazione “Aeroporto” di via Bencivenni



Un vano ascensore in attesa in via Bencivenni

Dusseldorf: pass. 19 milioni, distanza dalla città 7 km, people mover di 2 km dalla ferrovia passante.



Birmingham: 9 milioni di pass., 13 km dalla città, people mover di 600 metri dalla ferrovia passante

Esaminiamo il Marconi Express

- **E' stato detto: Non è in concorrenza con il SFM ma lo integra.** Abbiamo già visto che non è così. Inoltre per contratto è proibita ogni alternativa di trasporto collettivo verso il Marconi.
- **E' stato detto: Non usufruirà di un euro di danaro pubblico.** Ma 24,5 milioni di Fondi Regionali FAS (Bologna area sottosviluppata?) sono a fondo perduto ed, inoltre, la spa Marconi Express (75% Ccc, 25% Atc) diventerà progressivamente pubblica (75% ad un anno dal collaudo, 90% dopo tre anni di esercizio, 100% comunque entro il 2020). I patti parasociali risalgono al 13 gennaio 2010**. Non risultano convocazioni dell'assemblea dei soci per la eventuale revisione.**

Quanto costa il Marconi Express?

Ecco cosa ne pensa il primo advisor interpellato

Il presente documento ha finalità meramente informative e **non può essere assunto a base per una decisione da parte di eventuali - potenziali investitori**. Chiunque intendesse effettuare tale investimento avrà la responsabilità di verificare a detto fine le informazioni eventualmente tratte dal presente documento.

KPMG Advisory S.p.A. non assume alcuna responsabilità né garantisce in alcun modo l'esattezza dei dati e delle informazioni contenute nel presente documento che non sono state oggetto di sua verifica.

Novembre 2006

I piani finanziari (* Iva recuperabile dal 20% della bigliettazione)

Piano fin. Milioni	2006 KPGM	2009 ATC	2011 ME
Equity	14,8	15,3	15,3
Mutuo	59,3	54,9	65
RER	24,6	22,3	22,3
Sab	2,7	2,7	2,7
	101,4	95,2	105,3
iva*	13,2	10,4	14,9
Costo opera mil.			
opere civili	44,6	50,1	60,2
mezzi ed imp	34,0	30,4	30,4
altro	10,7	14,7	14,7
	89,3	95,2	105,3
tariffa piena	7	6,75	7,5
tariffa ridotta	0,5	1,5	1,5

I “cosiddetti” piani economici (*stime LBP)

costi in milioni		2006 KBMG	2008CCC	2009 ATC	2011 ME	LBP*
pers (da 10 a 18) 16		0,57	0,48	X	0,48	0,9*
manut. or e stra		0,76	0,86	X	0,86	2,5*
energia		0,28	0,4	X	0,4	0,4
ammin. ass. varie		0,28	0,86	X	0,86	0,9
sub tot		1,89	2,6	3,5	2,6	4,7
rata mutuo media						
6,56% per 14,5 an	cap 59,3 + int 32,8	6,34				
5,66% per 21 anni	cap 54,9 + int 42,1		4,62	4,62		
6,50% per 19 anni	cap 65 + int 52				6,1*	6,1*
ammortamenti		?	?	2,1	?	2,1
imposte e tasse		1,74	?	0,4	?	0,4
TOTALE costi		**9,97**	***7,22***	**10,62**	***8,7***	**13,3**
ricavi al 3° anno	1,4x7 euro e 1x0,50	10,6				
ricavi al 3° anno	1,2x7 e 0,53x1,5		9,2			
ricavi al 3° anno	1,25x6,75 e 0,32x1,50			8,92		
ricavi al 3° anno	1,2x7,50 e 0,53x1,5				9,8	
tetto pass. 7 mil	1,2x7,50 e 0,08x1,5					**9,12**

QUANTO PERSONALE?

18 tecnici qualificati (intervista Finzi 14-ott Corriere)

o 10 di cui 2 indiretti (lettera Finzi a Unità 26-nov)?

- Risponde un tecnico interpellato: In quanto al personale a me non sembrano tanti dato che occorre presidiare il centro di controllo sempre con almeno 2-3 persone; solo quello vuol dire, per l'effetto turni e coeff. ferie/malattie, che avresti 3 x 3 turni x 1,3 = 12 persone. Poi ci sarà qualcuno a presidiare le stazioni e fare controlli (2-3 persone) e infine l'apparato di ufficio (segretaria, front office, 1 contabile , 2 tecnici e 1 dirigente).

Dal masterplan del Marconi 2009-2023

- A tale proposito, ai fini **di massimizzare la capacità aeroportuale "finale",** la direttrice di sviluppo infrastrutturale si è modificata in modo sostanziale, ipotizzando "a tendere" la realizzazione di un **nuovo Terminal baricentrico** rispetto alla pista di volo, **con riqualifica dell'attuale aerostazione a nuove funzionalità**.
- **Infatti, il semplice potenziamento dell'attuale struttura, senza ulteriori interventi, avrebbe consentito di sostenere un traffico passeggeri pari a circa 7 milioni di unità/anno, corrispondente all'orizzonte temporale 2018.**
- Il tipo di Aerostazione che maggiormente soddisfa le suddette condizioni, **tenendo conto sia delle ridotte possibilità di espansione del sedime aeroportuale** che dell'attuale configurazione dell'airside, è il "Centralized Terminal-Transporter Concept" così come definito dalla normativa F.A.A. e IATA. Questa tipologia funzionale consente il transito dei passeggeri/bagagli dal landside all'airside (e viceversa) attraverso il corpo centrale dell'aerostazione (check-in, controlli, holding rooms etc.) e le navette di collegamento con gli aeromobili, ovvero, nel caso di brevi distanze i passeggeri possono raggiungere direttamente a piedi l'aereo.

AREA MILITARE

- Per quanto concerne **l'accessibilità al sito militare** si è valutata l'opzione di mantenere l'attuale operatività della bretella di rullaggio "Uniform", mediante la realizzazione, durante l'esecuzione del primo modulo del nuovo Terminal passeggeri, di un **varco avente una larghezza pari a 36 metri**, tale da consentire il passaggio degli aeromobili militari (Tipo B- apertura alare fino a 24 ml**). Ne consegue che il collegamento tra la nuova Aerostazione e l'attuale Terminal verrà garantito mediante un sottopasso pedonale (comprendente anche una galleria servizi), posto al di sotto della quota dei piazzali.** Ciò permetterà il transito dei passeggeri e dei bagagli tra i due corpi di fabbrica, garantendo la continuità operativa tra l'attuale e la futura aerostazione.

PIAZZALE AEROMOBILI

- La configurazione del nuovo **piazzale aeromobili**, all'orizzonte temporale **2023, è riferita ad un traffico complessivo annuo di 8.325.880 passeggeri** a cui è associato un movimento globale annuo di circa 82.981 aeromobili. Il numeri di movimenti nell'ora di punta al 2023 è stato stimato pari a 29, valore compatibile con il sistema Air-side.
- Il presente Piano prevede, in configurazione finale, la realizzazione di un sistema composto dal nuovo Piazzale fronte Aerostazione avente una superficie complessiva di 257.000 mq realizzato come ampliamento in direzione Ovest dell'esistente area di stazionamento e dagli attuali Piazzali fronte Aerostazione esistente con una superficie di circa 45.000 mq.
- **Questa configurazione rappresenta quindi l'assetto di massimo sviluppo possibile dell'area di stazionamento.** Eventuali maggiori esigenze della domanda che dovessero manifestarsi in condizioni eccezionali, potranno essere soddisfatte utilizzando opportunamente le aree di stazionamento dell'Aviazione Generale.

CONCLUSIONE

- **Per garantire i passeggeri necessari alla gestione ed al debito il ME avrà bisogno di un numero di utenti superiori a quelli che può assicurare la vecchia aerostazione al massimo delle sue capacità. Con la nuova aerostazione si troverà forzatamente a 800 metri di distanza dai check in, e con una servitù militare non valicabile, vanificando ogni supposta superiorità sul SFM che si troverebbe a 900 metri senza barriere di sorta. Inoltre, superati gli 83.000 movimenti annuali, anche dal lato air side il Marconi si troverà davanti a problemi di non facile soluzione data la ristrettezza dell'area aeroportuale compressa da quella militare.**