



## Bologna, la soap opera del “caro” People Mover

**Finalmente operativa Marconi Express, la monorotaia sopraelevata di collegamento con l'aeroporto, su progetto di Iosa Ghini Associati. Le criticità di un'opera pubblica dai costi record**

BOLOGNA. Come ricorderanno i nostri lettori più attenti e affezionati, di questo People Mover, finalmente inaugurato il 18 novembre scorso per i pochi viaggiatori di questo tempo pandemico, facemmo in tempo ad accennarne già nell'inchiesta che il nostro Giornale, all'epoca ancora cartaceo, dedicò alla città di Bologna nel dicembre 2011. Ascrivemmo quest'opera tra le proposte di un quadro infrastrutturale locale piuttosto disordinato e divergente, a confronto con il sistema della mobilità nazionale che invece premiava Bologna come snodo fondamentale, complice anche la straordinaria prossimità tra Alta velocità e aerostazione (appena 5 km) che oggi è appunto il People Mover a saturare, legandoli con una monorotaia.

Il progetto deve la sua **approvazione preliminare** alla **giunta Cofferati**, nel **dicembre 2005**, e le previsioni più pessimistiche ne davano la **realizzazione al 2013-14**. Invece **è andata peggio**. Un **processo penale** conclusosi con

l'**assoluzione** di tutti gli imputati e ulteriori ritardi hanno slittato l'inaugurazione fino ad oggi, aprendo ad una *soap opera* che non mancherà di garantire nuove puntate, a partire da quella andata in onda appena 20 giorni dopo l'inaugurazione, il 3 dicembre, con la navetta ferma per una pioggia di neve bagnata che non ha commosso nemmeno i bambini.

Negli anni le **critiche** più strutturate e organiche hanno riguardato gli **aspetti infrastrutturali**, ma la monorotaia sopraelevata non è un oggetto che si debba giudicare solo nell'ambito trasportistico. Se si considera quest'unico punto di vista essa è un **fallimento annunciato**, con una letteratura già disponibile dal 2008. Sia per costo di realizzazione (**129 milioni per 5 km**) che per biglietto ai passeggeri (**16 € a/r per i soliti 5 km**), il People Mover di Bologna è **tra le infrastrutture di trasporto pubblico a scala urbana più care d'Europa**. A questo primato pare si debba aggiungere anche quello del **rumore emesso**, che sembra non fosse stato preventivato né dai detrattori del progetto né dall'azienda produttrice della navicella che, trattandosi d'un'industria svizzera specializzata in ottovolanti, di vibrazioni di carrelli su rotaia avrebbe invece dovuto intendersi.

Sul piano trasportistico, il coro vasto e coerente della critica ha riguardato l'insufficiente capacità dei veicoli. Rispetto ad un aeroporto che, pre-Covid, registrava un trend ascendente pluriennale tra le destinazioni internazionali, il People Mover si presenta **sottodimensionato**. Se si pensa che ad accogliere i passeggeri di due o tre voli Ryanair atterrati in sequenza con le loro valigie sono i 16 mq di due capsule che a pieno carico rimbalzano al più 48 persone tra aeroporto e stazione centrale in 7'30'', ben si comprende che il People Mover non può essere la soluzione trasportistica alla necessaria connessione tra città, Alta velocità e aerostazione. Essa è al più un'alternativa estetica e futuristica agli altri sistemi di trasporto pubblico che dovranno in qualche modo rimanere in esercizio per garantire l'assorbimento dei picchi d'arrivo.

Il People Mover non si deve però misurare solo in termini di efficienza. **La**

**monorotaia sospesa dev'essere valutata anche in termini d'immagine,** perché, con il suo balzo candido sulle corsie dell'autostrada tra due pilastri trattati come prese morbide, obliqui ma simmetrici come sfingi a reggere un arco di cerchio appena accennato, essa si propone come **portale e nuova icona della città;** nuovo monumento emblematico che secondo un'inedita declinazione estetica porti comunque a riconoscere e a dire: "è Bologna". Sono architetture emblematiche quelle che segnano l'esperienza, quelle rispetto alle quali è possibile situarsi e che pertanto si assumono come riferimento: del balzo della monorotaia sull'autostrada ci si avvede passandoci sotto ricordando l'ultima occasione in cui ci si è passati sopra, in entrambi i casi da viaggiatori in *otium* o *negotium*.

Per questo suo carattere emblematico l'opera **fa** indubbiamente **il paio con il ponte di Santiago Calatrava a Reggio Emilia,** e non è detto che non sia stato questo (inaugurato nel 2007) l'implicito pungolo al progetto bolognese, nell'antica e nobile competizione tra i sistemi urbani lungo la via Emilia. Se però un tempo il prestigio delle città trovava la propria vetrina nelle chiese, oggi lo trova nelle infrastrutture. **Resta solo da valutare se l'icona valga il suo prezzo** e, nel caso bolognese, questo pare piuttosto salato se si sommano ai già citati 129 milioni l'esposizione del bilancio comunale per oltre un milione l'anno sotto forma di contributo alla società di gestione, qualora malauguratamente il People Mover non raggiungesse la soglia minima di passeggeri/anno, fissata in 1.157.000 unità, pur ridotta al 60% nel primo anno di gestione. Chissà che non valesse la pena ripiegare subito a potenziare l'umile stazione del servizio ferroviario metropolitano già presente a bordo pista (la fermata Calderara-Bargellino) che, con un'articolazione meno griffata, di binari e traversine, avrebbe però garantito una soluzione versatile e sistemica, aperta a destinazioni plurali e integrate al sistema ferroviario nazionale, lasciando ancora per qualche tempo il ruolo d'icona della città alla Madonna di San Luca, un poco più a sud, sul monte della Guardia.

*Si ringrazia l'ing. Samanta Colli*

## Per approfondire

### La carta d'identità dell'opera

concept e progetto architettonico: Iosa Ghini Associati

committente: Marconi Express Spa

coordinamento generale della progettazione: MATE Società cooperativa - STS Spa

strutture stazione e sottostrutture viadotti: studio Bruni-Gandolfi

impalcati metallici: studio Matildi + Partners

tecnologia di trasporto: Intamin e Inautec

studio del traffico: Steer

general contractor: Consorzio INTEGRA

realizzazione: People Mover Bologna scrl fra le cooperative CMSA, Clea, TM e Unifica

realizzazione carpenteria metallica: LMV

Informazioni generali e dati tecnici: [Comune di Bologna](#) - [Marconi Express](#) - [Trasporto passeggeri Emilia-Romagna](#)

### About Author



#### [Luigi Bartolomei e Paola Bianco](#)

Luigi Bartolomei è Nato a Bologna (1977), vi si laurea in Ingegneria edile nel 2003. È ricercatore presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Bologna, ove nel

2008 ha conseguito il dottorato di ricerca in Composizione architettonica. Si occupa specialmente dei rapporti tra sacro e architettura, in collaborazioni formalizzate con la Facoltà teologica dell'Emilia-Romagna ove è professore invitato per seminari attinenti alle relazioni tra liturgia, paesaggio e architettura. Presso la Scuola di Ingegneria e Architettura di Bologna insegna Composizione architettonica e urbana, ed è stato docente di Architettura del paesaggio e delle infrastrutture. È collaboratore de "Il Giornale dell'Architettura" e direttore della rivista scientifica del Dipartimento, "in\_bo. Ricerche e progetti per il Territorio, la Città, l'Architettura". Paola Bianco è nata a Padova (1969) e laureata in Architettura a Venezia nel 1997. Nel 1998 ottiene un Master in Energy and Sustainable Development presso la De Montfort University di Leicester (UK). Nel 2000 è a Bruxelles per uno stage alla Commissione Europea (DG Transport and Energy). Successivamente si trasferisce a Bologna, dove si occupa per alcuni anni di temi ambientali presso varie pubbliche amministrazioni. Dal 2004 si iscrive all'Ordine degli Architetti della Provincia di Bologna, presso il quale si impegna in diverse Commissioni. Nel 2006 apre il suo studio, dove si occupa prevalentemente di certificazione energetica, sicurezza nei cantieri e dove ospita periodicamente mostre legate a diverse forme d'arte (fotografia, scultura, fumetto, giardinaggio). Partecipa a concorsi di architettura e a bandi di pubbliche amministrazioni. Collabora dal 2008 con "Il Giornale dell'Architettura".

[See author's posts](#)

 [Condividi](#)