



Ferrovie.it

da **Brevi trasporti** del 19 novembre 2020

Bologna: al via il Marconi Express

Comunicato stampa Marconi Express

Con la prima corsa delle ore 5.40 ha aperto al pubblico il Marconi Express, il collegamento veloce tra la stazione FS di Bologna e l'aeroporto Marconi, gestito dalla società Marconi Express SpA. A guida completamente automatica, con oltre un terzo del fabbisogno energetico fornito da pannelli fotovoltaici, il people mover di Bologna è la prima monorotaia in Italia a connettere la rete dell'Alta Velocità ferroviaria con uno dei primi 10 aeroporti nazionali per traffico di passeggeri. Il servizio è operativo sette giorni su sette, 365 giorni all'anno, dalle ore 5.40 alle 24.

"Finalmente ci siamo - dice la presidente di Marconi Express SpA, Rita Finzi - Con il Marconi Express Bologna guadagna un nuovo importante tassello che aumenta l'attrattività del territorio e che sarà strategico per il rilancio dell'economia e del turismo. Ci confortano le notizie a proposito dello sviluppo di vaccini per arginare il coronavirus, pertanto è fondamentale farsi trovare pronti per quando risalirà il numero dei viaggiatori in transito per l'aeroporto Marconi".



1

In questa fase di emergenza sanitaria, l'utenza del Marconi Express sarà costituita dai passeggeri dei voli dell'aeroporto Marconi che viaggiano per comprovate esigenze di lavoro, salute, studio o necessità, dai lavoratori dell'area aeroportuale (reparti operativi, forze dell'ordine, servizi, personale di terra e di bordo delle compagnie aeree) e da residenti e lavoratori del quartiere Lazzaretto. "Contiamo su una ripresa del traffico aereo già a cominciare dal prossimo anno - continua Finzi -: secondo i nostri consulenti, entro il 2024 potremo tornare al numero di passeggeri che hanno viaggiato in Europa nel 2019".

A causa della riduzione del traffico aereo, il Marconi Express viaggerà inizialmente con una sola navetta, con una corsa ogni 15 minuti. Secondo le disposizioni dell'ultimo DPCM, la capienza è limitata al 50% dei posti disponibili: come indicato sulle porte, sono quindi ammessi non più di 12 passeggeri per ciascuno dei due scomparti della vettura, che sono dotati di adeguati impianti di condizionamento e rinnovo dell'aria. È necessario indossare sempre la mascherina e igienizzare le mani con il gel idroalcolico messo a disposizione degli utenti.

Durante l'attesa nelle stazioni, i passeggeri devono posizionarsi sui bolli blu disegnati sul pavimento per assicurare il distanziamento interpersonale. Segnaletica a terra indica anche i percorsi di ingresso e di uscita, studiati per massimizzare la separazione dei flussi. Veicoli, stazioni e tornelli saranno sanificati ogni giorno. Nei primi mesi di servizio sarà inoltre presente personale addetto all'assistenza per aiutare i passeggeri nelle procedure di ingresso e di uscita, garantendo il rispetto delle misure di sicurezza.



Un sistema integralmente automatizzato

Il Marconi Express è un sistema di trasporto rapido di massa, alimentato elettricamente, a guida vincolata e integralmente automatizzato, cioè senza conducente a bordo. Il tracciato scorre su una via di corsa lunga 5 km in sopraelevazione, quindi senza interferenze con il traffico stradale.

A metà tracciato è presente la stazione intermedia Lazzaretto che ospita la centrale operativa, il "cervello" del sistema da cui gli operatori controllano i veicoli. Vi sono collocate anche l'area di manutenzione, le rimesse e le cabine elettriche di trasformazione per alimentare le navette.

La società concessionaria

Marconi Express SpA è la società di scopo nata per la progettazione, la costruzione e la gestione dell'opera in project financing. Composta da Consorzio Integra Società Cooperativa (75%) e da TPER - Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna (25%), è stata costituita nel 2010 come soggetto concessionario, a seguito dell'aggiudicazione della gara bandita dal Comune di Bologna nel 2008.

La concessione ha una durata di 40 anni a partire da giugno 2009, data di firma del "Contratto di concessione".

Il Marconi Express è un progetto in project financing che ha richiesto un investimento complessivo di circa 125 milioni di euro di cui 27,5 di contributo della Regione Emilia-Romagna, 2,5 milioni dell'Aeroporto di Bologna, 60 milioni finanziati dalle banche su garanzia dei soci di Marconi Express, 35 milioni di equity versata dai soci di cui 11 milioni sottoscritti dall'aeroporto di Bologna come strumenti finanziari partecipativi.

Il progetto

La progettazione coordinata dell'infrastruttura è stata realizzata dalle società di ingegneria MATE Engineering e STS di Bologna, mentre il progetto architettonico è di Iosa Ghini Associati.

La passerella, il ponte per lo scavalco di tangenziale e autostrada A14 e le fermate sono gli elementi architettonici che caratterizzano l'intera opera, studiati per contenere dei riferimenti al contesto bolognese, reinterpretando in chiave moderna le forme e gli archetipi dell'edilizia rurale.

L'infrastruttura appare leggera, priva di sovrastrutture sospese poiché i veicoli sono alimentati dalla rotaia. La via di corsa e la passerella di sicurezza sono racchiuse da pannelli di lamiera stirata che conferiscono compattezza e trasparenza alla via di corsa. Il parapetto fa anche da supporto al "nastro" di pannelli fotovoltaici. Il ponte di scavalco della tangenziale ha una luce libera di 90 metri ed è caratterizzato da due grandi portali disegnati dall'architetto Iosa Ghini.



Biglietti

Il biglietto ordinario con tariffa flex (utilizzabile entro 12 mesi dall'acquisto) ha un prezzo di 8,70 euro. L'andata e ritorno è scontata a 16 euro, con ritorno da effettuare entro 30 giorni dall'andata.

Possibile anche utilizzare il Marconi Express per la sola tratta dalla stazione FS al Lazzaretto: in questo caso il costo è di 1,70 euro. Un sistema "antifurbi" impedisce a chi ha il biglietto per il Lazzaretto di proseguire verso l'aeroporto: il biglietto va infatti validato sia in entrata che in uscita e i tornelli (a tutta altezza) si aprono solo esibendo il titolo di viaggio giusto. Il biglietto ordinario si può già acquistare online sul sito Marconiexpress.it e sull'app Roger; all'avvio dell'esercizio anche ai tornelli Pay&Go Contactless, alle emettitrici automatiche presenti nelle stazioni del Marconi Express e presso le rivendite fisiche.

I biglietti Famiglia (acquistabili solo sul sito) costano 18 euro una sola tratta e 34 euro andata e ritorno. Sono validi per un massimo di 2 adulti e 3 ragazzi di età tra 5 e 16 anni compresi. I biglietti possono essere utilizzati solo nelle date scelte in fase di acquisto e sono nominativi.

Pagano meno anche i gruppi composti da almeno 10 persone: il prezzo è di 7 euro a persona, 14 euro nel caso di biglietto andata e ritorno. I biglietti Gruppi sono utilizzabili solo nelle date scelte in fase di acquisto e si possono comprare (acquistabili solo sul sito) entro le ore 24 del giorno precedente il viaggio di andata.

La tecnologia

I veicoli e il sistema di gestione sono prodotti da Intamin Transportation, leader mondiale nella realizzazione di sistemi di trasporto su monorotaia, con oltre 40 anni di esperienza. Monorotaie simili sono presenti in Cina, Corea, Turkmenistan e Nigeria. I veicoli in dotazione al Marconi Express sono 3, del modello P30: ciascun mezzo ha una capacità di 50 passeggeri, suddivisi in 2 scompartimenti di uguali dimensioni. Raggiungono i 70 km/h e permettono di dare al sistema una velocità commerciale di 40 km/h. Con questa configurazione, il Marconi Express consente di trasportare 570 passeggeri all'ora per direzione. Un quarto veicolo potrà essere inserito senza modifiche strutturali quando necessario. I punti strutturalmente complessi dell'infrastruttura (ponte e sottopasso della linea ferroviaria) sono già predisposti per un eventuale raddoppio del binario.



Sicurezza

Stazioni e veicoli sono dotati di altoparlanti, monitor e telecamere, e sono costantemente monitorati dalla sala di controllo. I passeggeri possono mettersi in contatto con la centrale operativa attraverso un sistema di comunicazione vocale situato all'interno di ogni veicolo.

Tutta la via di corsa è affiancata da una passerella di sicurezza dalla quale i passeggeri possono essere evacuati in caso di emergenza: troveranno una scala di emergenza alla distanza massima di 250 metri da qualsiasi eventuale punto di arresto del veicolo.

In caso di blackout lo svolgimento del servizio è garantito dai gruppi di continuità. Inoltre, qualora fosse necessario, un mezzo di soccorso ad alimentazione Diesel può essere utilizzato per raggiungere e trainare i veicoli nella stazione più vicina.

La tecnologia informatica, i veicoli e le opere civili (via di corsa, pile, stazioni) saranno controllate durante l'esercizio secondo quanto predisposto dai "manuali di manutenzione", verificati anche dalla Commissione di sicurezza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Impatto ambientale

Sul parapetto della passerella di sicurezza lungo la via di corsa sono installati 1904 pannelli fotovoltaici che forniscono circa il 35% del fabbisogno energetico del Marconi Express: una produzione di energia verde che equivale a una riduzione di circa 300 tonnellate di CO₂ o a 14mila alberi in più.

Il consumo di suolo dell'opera è limitato alle impronte delle pile in calcestruzzo su cui poggia la via di corsa. Il tracciato scorre su cave dismesse e su aree demaniali, senza toccare aree agricole né fortemente urbanizzate.

La Valutazione di impatto ambientale (VIA) è stata svolta e conclusa, su base volontaria su richiesta del concedente, nell'ambito dell'iter autorizzativo dell'opera.

Il Comparto Bertalia-Lazzaretto

La stazione intermedia del people mover potrà servire il comparto Bertalia-Lazzaretto dell'Università di Bologna. Il complesso di 36mila metri quadrati di superficie lorda, di cui a settembre sono iniziati i lavori di realizzazione con conclusione in 42 mesi, prevede la realizzazione di quattro edifici: la nuova sede del dipartimento DICAM (Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali) e di parte del dipartimento DISA (Dipartimento di Scienze Aziendali), un edificio per la didattica con 20 aule e spazio mensa e due studentati con annessi servizi per una capienza residenziale complessiva di 382 studenti.



Informazioni generali

Ente concedente: Comune di Bologna

Concessionario: Marconi Express SpA

Soci: Consorzio Integra 75% - TPER 25%

Progettazione generale: MATE Engineering / STS

Progetto strutture: Studio Bruni & Gandolfi - Studio Matildi + Partners

Progetto architettura: Iosa Ghini Associati

Progetto ambientale: Galileo Ingegneria Srl

L'infrastruttura

Lunghezza tracciato: 5095 metri

Sopraelevazione media: 6 metri

Numero pile: 125

Stazioni: Aeroporto, Lazzaretto, Stazione FS

Durata cantieri: 36 mesi (novembre 2015 - ottobre 2018)

Investimento complessivo 125 milioni

Fonti di copertura dell'investimento:

- 35 mln di equity fornita dai soci e da Aeroporto di Bologna (AdB sotto forma di sfp)
- 27,5 mln contributo della Regione
- 2,5 mln contributo dell'Aeroporto di Bologna
- 60 mln finanziamento delle banche

Veicoli P30 Intamin

Lunghezza singolo veicolo: 17 metri

Capacità singolo veicolo: 50 persone

Capacità del sistema con 3 veicoli in esercizio: 570 pax/h/per direzione

Velocità massima: 70 km/h

Velocità commerciale: 40 km/h

Il servizio

Durata del tragitto: 7 minuti e 30 secondi

Attesa media: 15 minuti

Costo del biglietto ordinario: 8,70 euro

Comunicato stampa Marconi Express - 19 novembre 2020

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003