

NON PIU' DI 2 PASSEGGERI PER MQ SUL BLQ. E SUL PEOPLE MOVER?

Un gruppo di cittadini rileva un dato che dimezza la portata del progetto Marconi Express, mettendone a rischio l'efficacia trasportistica e la sostenibilità economica

Martedì 15 novembre un gruppo di giovani cittadini, armati di buona volontà e videocamera, hanno presidiato dalle 5.50 alle 24.30 il capolinea dell'Aerobus BLQ all'aeroporto, per registrare e documentare il numero dei passeggeri e la loro distribuzione nell'arco della giornata. Tra loro il consigliere comunale Lorenzo Sazzini (gruppo "Con Amelia per Bologna con Vendola") e Andrea De Pasquale (ex presidente della commissione trasporti della Provincia e membro della direzione provinciale del PD).

Complessivamente gli utenti in arrivo e in partenza dall'Aeroporto sono stati rispettivamente 932 e 998, per un totale di 1.930 passeggeri. Cifra che, moltiplicata per 365 giorni, da un numero pari a 704.450. Poiché si trattava di un giorno di magra in un periodo di bassa stagione (un martedì di novembre), l'osservazione ha confermato i dati aggregati presentati nell'informativa sul People Mover (Comune di Bologna, 14 luglio 2011) che parla di 853.000 passeggeri nel 2010 e di 910.000 stimati per il 2011 per il servizio Aerobus-BLQ.

La rilevazione ha però evidenziato **due dati imprescindibili**, uno generalmente trascurato, l'altro del tutto inatteso e potenzialmente invalidante molti dei calcoli di sostenibilità del progetto People Mover.

1. Il primo dato riguarda **la forte irregolarità della domanda**: a distanza di un quarto d'ora, si passa da corse con 3 passeggeri (ore 9.20) a corse con 54 passeggeri (ore 9.35). Viceversa, nelle 4 corse tra 13.50 e le 14.35 l'andamento passeggeri è di 35, 8, 1, 1, e di nuovo tra le 20.20 e le 20.35 si passa da 45 a 8 passeggeri. In generale, su 66 corse in partenza dall'Aeroporto, 28 hanno meno di 10 passeggeri (9 hanno addirittura 1 o 0 passeggeri). Questi dati (che trovate completi nel documento "Passeggeri BLQ 15 novembre 2011") confermano che la domanda di trasporto da e per l'Aeroporto non è uniformemente distribuita nella giornata, né graduale nel suo andamento, perché dipende dal traffico aereo (variabile secondo i mesi, i giorni della settimana, le ore del giorno), ed assume la forma di una linea fortemente spezzata in picchi e flessi (vedi il documento citato).
2. Il secondo dato, per certi versi sorprendente, riguarda la capacità dei mezzi, e dimostra che **la reale capacità dei mezzi attuali del BLQ è molto inferiore al dato dell'omologazione**. I mezzi in servizio sulla linea (Mercedes Citaro) riportano sulla targhetta "38 passeggeri seduti e 53 in piedi" (calcolati in 6 per mq), risultando omologati per 91 persone. La rilevazione condotta (e video-documentata) ha constatato che con 50 passeggeri circa il mezzo risulta pieno, e gli utenti oltre i 50 restano a terra e aspettano la corsa successiva. Questo è accaduto, ad esempio, con la corsa in partenza dall'Aeroporto alle 9.35, che ha caricato 54 persone lasciandone 7 sul marciapiede. E di nuovo alle 19.20, quando il mezzo si è riempito con 49 passeggeri.

Di fatto, quindi, caricando passeggeri aeroportuali, muniti di valigie e bagagli a mano, **un mezzo non riesce a portare più di 2 passeggeri in piedi per metro quadro**: infatti calcolando 4 passeggeri per mq, l'Aerobus dovrebbe accogliere 35 pax in piedi, che, aggiunti ai 38 seduti, farebbero un totale di 73, il che non si è verificato. Per avvicinarci al dato reale osservato, bisogna calcolare 2 passeggeri per mq, quindi 18 in piedi, che aggiunti ai 38 seduti fanno in tutto 56.

Questi dati inducono alcune riflessioni sul People Mover, candidato a sostituire l'Aerobus – BLQ.

1. Il People Mover ha come punto di forza il fatto di essere un sistema dedicato, che garantisce regolarità e stabilità nel servizio, con offerta costante durante la giornata. Vista la domanda fortemente irregolare, la prospettiva è che la navetta viaggi spesso semi vuota e non riesca a smaltire i picchi di traffico.
2. La capienza dichiarata del People risulta di: 70 passeggeri (calcolati a 6 per metro quadro) come omologazione, e 50 passeggeri (calcolati a 4 per metro quadro) nei calcoli riportati da Marconi Express nel progetto e quindi nel piano economico e finanziario. Visto che l'utenza è la stessa che oggi utilizza l'Aerobus-BLQ, sarebbe realistico - e quindi necessario - applicare anche al People Mover il rapporto effettivo osservato sull'Aerobus-BLQ tra superficie calpestabile del mezzo e numero di passeggeri accolti. Con questo parametro, di 2 passeggeri per mq, la capienza della navetta, quindi la portata e la capacità dell'intero sistema, risulta pressoché dimezzata.

Lo scenario rilevato solleva una fragilità trasportistica del progetto People Mover, (tenendo conto che davanti ad una domanda irregolare un nuovo sistema di trasporto va dimensionato sui picchi e non sulla media) ed evidenzia la necessità ineludibile di verificarne la sostenibilità economico finanziaria su basi più aderenti alla realtà osservata. Tutto questo per fornire all'Amministrazione, che ha espresso la volontà politica di realizzazione dell'opera, elementi significativi da considerare.

Bologna, 12 dicembre 2011

Lorenzo Sazzini – Andrea De Pasquale