

Metropolitana leggera **sintesi delle osservazioni dopo l'approvazione da parte della maggioranza in** **Consiglio Comunale della Delibera di Giunta del 24/4/2003**

Premessa

Il problema che si pone non è se essere contro o a favore di una linea di trasporto pubblico ad alta capacità (tutti sentiamo come prioritario un efficiente servizio pubblico), ma sapere a quali condizioni, a quali costi ed a carico di chi, questo servizio potrà essere reso.

Le note che seguono raccolgono una serie di considerazioni approfondite in tempi successivi tra aprile e giugno '03, sugli aspetti non sufficientemente definiti del progetto.

Impostazione delle valutazioni economiche

Lo studio che definisce il progetto è datato 5 gennaio 2001 e sorprende che i numerosi "addetti ai lavori", in due anni e mezzo, non si siano accorti dei gravi errori nelle valutazioni economiche contenute nello studio stesso.

L'analisi costi e ricavi è *inappropriata* in quanto impostata sulla sostituzione del Metrobus alla linea 6 (Vado - Savona lungo l'Aurelia). Si tratta di un'impostazione rozza, eccessivamente semplificata in quanto, in realtà, il Metrobus non sostituisce una linea, ma modifica la logica generale del servizio, con un canale ad altissima capacità e quindi con diverso ruolo delle altre linee. La tecnologia prevista, inoltre, prevede il sistema a maglia e quindi con una differenza ancora più sostanziale con il sistema attuale. Andava simulato l'esercizio complessivo e confrontata non una linea ma l'intera rete del ponente savonese con i due sistemi differenti: l'attuale con 4 linee principali e quello in esame con una linea ad alta capacità ed alcune linee di adduzione. Pertanto l'analisi economica esistente è concettualmente imprecisa per valutare il progetto; non per questo sono tollerabili gli errori che presenta.

Commento sugli investimenti

Il progetto ha valutato tutti gli investimenti strettamente collegati alla funzionalità del Metrobus. Non ha invece valutato tutti gli altri investimenti connessi con le strutture di supporto quali i sottopassi di Parco Doria e di Via Quiliano, i parcheggi di interscambio, le stazioni principali, gli adattamenti alle strade interessate alla modifica dei flussi di traffico. Solo una piccola parte di questi investimenti può attirare capitali privati. Sorprende il fatto che il Comune di Savona abbia trascurato totalmente questo aspetto. Resta quindi in massima evidenza la seguente domanda

“Le importanti opere infrastrutturali a carico del Comune di Savona quanto costano e come sono finanziate¹?”. Analogo discorso vale per Vado.

Le Ferrovie (Geom. Devisi nella Conferenza dei Servizi del 3 aprile) si sono riservate di presentare il conto per gli investimenti su attrezzature ed impianti che devono affrontare per cedere all’ACTS l’area necessaria: di questi investimenti non esiste ancora un preventivo nemmeno budgettario ma si tratta di cifre certamente ingenti.

Commento sull’analisi economica (tabella A)

Il conto economico annuo ha i seguenti contenuti (milioni di lire):

1.2 Costi esercizio

Comprendono personale diretto, energia, manutenzione e assicurazioni; giustamente non comprendono costi generali. Si osserva che il costo in L/km è previsto in 5659, lievemente superiore al valore 5400 della linea 6.

1.3 Servizio del debito

Servizio del debito è la cifra che si deve restituire annualmente per ripagare un debito. La valutazione di 0 Lire prevista nello studio rivela che il conto economico è stato artatamente forzato a favore della positività del progetto.

Dopo questa contestazione ACTS² ha comunicato di avere valutato un costo di 1 M€, ipotizzando un debito di 11,2 M€ su 30 anni al 5% (*ma il residuo da finanziare è di 18,4 M€ per cui, in proporzione, ciò che ACTS valutava nello studio pari a 0 lire si può stimare in circa 3.180 milioni annui*).

	<i>Valore previsto nello studio (milioni di lire)</i>	<i>Valore ipotizzabile (milioni di lire)</i>
<i>Servizio del debito</i>	<i>0</i>	<i>-3180</i>

2.1 Incremento ricavi da tariffa

L’analisi del traffico si basa su uno studio del 1996. Si può ritenere che le modifiche nel traffico savonese, attuali e future rispetto a quella data, in prima approssimazione, rendano ancora validi i dati del traffico: alcune attività sono state decentrate o hanno cessato (porto in spostamento su Vado, Magrini, Vigili Urbani, ATA), altre sono previste in forte crescita (Quartiere del porto, Vecchio San Paolo). L’attrazione commerciale del centro di Savona è stata ridotta dall’arrivo dell’Ipercoop (dotata di un grande parcheggio sotterraneo).

Lo studio dà in entrata da Ponente i seguenti flussi:

¹ Il Responsabile di Ragioneria non ha dato parere favorevole alla Delibera di Giunta in quanto gli interventi necessari non sono stati inseriti nel bilancio di previsione 2003-2005

² Lettera del 20/5/2003 di ACTS al Consigliere Cuneo

- Bus (passeggeri tra le 7,00 e le 9,30)

➤ Linea 1	581
➤ Linea 4	649
➤ Linea 9	345
➤ Linea 6	1286
Totale	2861

Queste linee danno 1,6 milioni di passeggeri/anno di cui 1,12 passeranno, secondo lo studio, al Metrobus.

- Auto (veicoli tra le 7,30 e le 8,30) passeggeri (tra le 7,30 e le 10,00)

➤ Via alla Rocca	395	
➤ Via Stalingrado	984	
➤ Via Aurelia	769	
Totale	2148	6632

Se ci fosse una proporzione globale tra i due flussi si potrebbe ricavare che il flusso annuo di passeggeri in automobile sia circa pari a 3,7 milioni. Nello studio si afferma che 1,5-1,8 milioni di passeggeri/anno passeranno al Metrobus.

Nello studio non è indicato il calcolo che porta alla determinazione dei flussi sopra indicati. Non è nemmeno calcolata la % di automobilisti che si sposteranno sul Metrobus ma è affermato, in sede di presentazione, che sia il 35-40%.

Se il flusso globale di passeggeri in auto fosse pari a quello sopra valutato con criteri induttivi (3,7 milioni/anno), l'ipotesi di spostamento da auto a Metrobus corrisponde al 40-50% del flusso totale, 50-60% del flusso ad esclusione di Via alla Rocca e 70-80% del flusso locale (non proveniente cioè dall'autostrada o da oltre Vado che, per utilizzare il Metrobus, richiederebbe la costruzione di grandi parcheggi dedicati, attualmente non previsti), nell'ipotesi che il flusso locale sia il 70% del totale.

Si tratta di ipotesi *irrealisticamente ottimistica*, a meno di disincentivare ferocemente il mezzo privato. In realtà il Comune di Savona sta richiedendo i finanziamenti per realizzare una struttura sopraelevata in Via Piave (+ 159 posti auto) e per rendere operativo il parcheggio del Sacro Cuore (+196 posti auto). Va anche osservato che per costringere gli automobilisti di Vado a usare il Metrobus si dovrebbe "blindare" la città, incrementando pesantemente il costo del parcheggio; ciò non si può fare perché ci sono direttrici (Lavagnola, Villetta, Albisola) che dispongono di alternative molto modeste al traffico privato.

Nella lettera citata ACTS conferma l'ipotesi sottolineando il recente incremento di utenza (*in realtà l'incremento è dovuto al fatto che il parcheggio in Savona non è più gratuito e questo aumento ha assorbito parte del potenziale di crescita*).

Se lo spostamento di utenza da auto a mezzo pubblico si collocasse sul 30% dell'utenza interessata (cioè i 3 milioni di passeggeri potenziali che oggi usano l'auto nelle vie Stalingrado e Aurelia), l'utenza aumenterebbe di 900.000 passeggeri per un incremento di introiti valutabile quindi in 974 milioni di lire annui anziché 1625 milioni di lire annui.

	<i>Valore previsto nello studio (milioni di lire)</i>	<i>Valore ipotizzabile (milioni di lire)</i>
<i>Ricavi da tariffe</i>	<i>1625</i>	<i>974</i>

Va osservato che l'Università di Savona è specializzata in questi calcoli ma non è stata coinvolta in questo studio.

2.2 Ricavi straordinari

Si tratta di copertura perdite globali di ACTS che non riguardano in nessun modo il progetto proposto; è addirittura insensato considerare questi come ricavi del progetto.

	<i>Valore previsto nello studio (milioni di lire)</i>	<i>Valore ipotizzabile (milioni di lire)</i>
<i>Ricavi straordinari</i>	<i>68</i>	<i>0</i>

Nella lettera ACTS nessun commento è stato espresso su questa critica.

2.3 Costi Cessanti

ACTS valuta che i costi cessanti (relativi alla linea 6) ammontino a 2300 milioni di lire anno.

2.4 Ricavi da sovvenzioni FNT

Il valore ipotizzato nello studio è puramente di calcolo ($3931 \text{ L/km} \cdot 630.000 \text{ km}$). Si tratta di un incremento del 93% rispetto a quanto dato per la Linea 6, in funzione dell'aumento dei chilometri percorsi; nello studio, mentre si aggiunge il contributo per il Metrobus, non si toglie il contributo per la linea 6 che sarà sostituita. Da una verifica che ho condotto in Regione Liguria (Ing. Maggi) è emerso che comunque non è possibile prevedere un incremento del contributo ex FNT.

	<i>Valore previsto nello studio (milioni di lire)</i>	<i>Valore ipotizzabile (milioni di lire)</i>
<i>Ricavi da sovvenzioni FNT</i>	<i>2477</i>	<i>0</i>

Nella lettera ACTS nessun commento è stato espresso su questa critica.

2.5 Ricavi da Pubblicità

Lo studio prevede un aumento degli introiti da pubblicità.

Risultato Economico Complessivo

In base a quanto esposto sopra si può compilare la tabella seguente in cui si vede che il risultato economico del progetto passa dai + 3155 ML affermati da ACTS ai -3221 da me stimati. Va sottolineato che se anche la valutazione del traffico fosse quella indicata nello studio il risultato economico sarebbe negativo pari a - 2570 ML/anno.

Conto economico di gestione Metrobus (ML)

	ACTS	CUNEO
1.2 Costi di esercizio	-3565	-3565
1.3 Servizio del debito	0	-3180
2.1 Ricavi da tariffe	1625	974
2.2 Ricavi straordinari	68	0
2.3 costi cessanti	2300	2300
2.4 Sovvenzioni FNT	2477	0
2.5 Pubblicità	250	250
risultato economico	+3155	-3221

E' anche possibile che questo risultato sia accettabile per la collettività savonese ma va chiarito chi pagherà questa cifra e come (es. aumento di 2 punti dell'ICI ?).

Commento sul tracciato

Il tracciato riprende la direttrice della vecchia linea ferroviaria anche in previsione di mantenere il capolinea vicino al capolinea di una futura linea da Albisola a Savona.

Poiché il traffico da Vado ad Albisola è e sarà irrilevante, questa soluzione appare meno interessante di un tracciato che faccia proseguire la linea lungo la ferrovia che va al porto per servire con un mezzo pubblico efficiente il quartiere che nasce nel porto e la zona sotto il Priamar, altrimenti inaccessibili. L'accesso al centro di Savona sarebbe attraverso una stazione collocata al Prolungamento.

Questa soluzione avrebbe anche il vantaggio di evitare la costruzione di un nuovo ponte sul Letimbro e ridurrebbe i costi legati ai percorsi non su ferro. Probabilmente potrebbe evitare di scegliere un veicolo intermodale, particolarmente costoso, e consentirebbe di adottare veicoli senza autista, molto più economici nella gestione.

Commento al ruolo del Comune

Avendo richiesto chiarimenti all'Amministrazione Comunale, il Sindaco e l'Assessore ai Lavori Pubblici mi hanno suggerito di rivolgermi, per le mie richieste di chiarimenti, all'Amministrazione Provinciale. Ciò non per mancanza di collaborazione ma per obiettiva ignoranza delle risposte.

E' evidente la differenza d'interessi tra Comune e ACTS:

- l'ACTS ha interesse a realizzare il progetto anche a costo di forzare l'utilizzo del mezzo pubblico;
- il Comune deve bilanciare l'utilizzo equilibrato dei diversi mezzi di trasporto;
- il Comune paga il conto degli errori dell'ACTS.

Quando l'ACTS afferma che il debito è garantito dal proprio patrimonio va ricordato che l'insufficienza dei ricavi porterà al pignoramento dei beni di ACTS, il Comune, allora, non potrà che intervenire per cui l'indebitamento grava in realtà sul Comune stesso.

Nell'occasione è emerso che il Responsabile del settore finanziario non conosce il progetto (anche se, indirettamente, aumenta pesantemente l'indebitamento del Comune, come minimo di 5 milioni di €, pari alla quota di partecipazione in ACTS, ma sarà difficile che i comuni non interessati dal progetto accettino di intervenire economicamente, per cui la quota a carico del Comune di Savona sarà ben maggiore).

Commento al ruolo della Provincia

A seguito di mia richiesta di informazioni la Provincia mi ha rinviato ad ACTS. Si ha cioè una curiosa situazione in cui il controllore (la Provincia) delega il controllo al controllato (ACTS).

Conclusioni

In sostanza il progetto ha due difetti sostanziali (oltre a quello di essere stato valutato in maniera insufficiente):

- non esiste abbastanza movimento di persone tra Vado e Savona da giustificare un mezzo con alta capacità di trasporto e con alti costi di investimento,
- riguarda una sola parte della città e ciò impedisce di "blindare" il centro nei confronti del traffico privato per forzare l'utenza.

Forse c'è un terzo difetto e cioè il progetto è troppo costoso (è su gomma) e troppo arretrato (ha ancora il guidatore).

Deve essere studiata una soluzione alternativa.