

LIBRO BIANCO SUL
METROBUS
SAVONA – VADO LIGURE

**LINEA DI TRASPORTO PUBBLICO
A MAGLIA INTEGRATA**

OPERA UTILE?

A cura dell'Associazione
"Savonafuturo"

PREMESSA

Nel maggio di quest'anno abbiamo visto alcune persone che prendevano delle misure nei nostri giardini e davanti alla nostra porta di casa. Incuriositi abbiamo domandato a quei signori chi fossero e perché stessero prendendo quelle misure. I signori risposero di essere dei progettisti dell'ACTS e che stavano prendendo quelle misure perché davanti alla nostra porta di casa e nei nostri giardini sarebbe passata da lì a poco tempo una... metropolitana!!!

Questo è stato il nostro primo approccio con il progetto della Provincia di Savona e dell'ACTS, risalente all'anno 2002 denominato "LINEA DI TRASPORTO PUBBLICO A MAGLIA INTEGRATA SAVONA – VADO LIGURE" che noi chiameremo più brevemente **metrobus**; appena è stata diffusa un minimo di informazione sulla realtà del progetto, ci siamo accorti che i problemi non riguardavano solo la zona in cui noi abitiamo ma che coinvolgevano interamente le città di Savona e di Vado Ligure.

Queste motivazioni, unite al fatto che i proponenti il progetto, Provincia di Savona e ACTS, hanno spacciato la mancanza di contestazioni (dovute in realtà alla mancanza di informazione sui dettagli dell'argomento) come assenso popolare, ci hanno spinto a creare un'associazione di cittadini, chiamata **SAVONAFUTURO**, che ha incominciato a muovere le prime obiezioni al progetto metrobus Savona – Vado Ligure.

All'interno di questo **Libro Bianco**, scritto per tentare di colmare almeno in parte la mancanza di informazioni per i cittadini, sono riportate alcune delle **contestazioni** che la nostra Associazione muove alla Provincia di Savona e all'ACTS nei riguardi del progetto del metrobus.

Chi volesse saperne di più, contattarci o semplicemente esprimere la propria opinione può scriverci all'indirizzo e-mail **savonafuturo@tiscali.it** oppure collegarsi al sito internet **http://web.tiscali.it/savonafuturo**, - recapito "**SAVONAFUTURO, via G.B. Frumento 3, 17100 Savona.**"

Savona, settembre 2003

Associazione Savonafuturo

NO A QUESTO METROBUS!

Questo fascicolo vuole rappresentare un'informazione a tutti i cittadini:

- ❖ perché sentiamo che è un dovere ed una necessità informare dettagliatamente i cittadini di un eventuale radicale cambiamento del sistema del trasporto pubblico di Savona e Vado Ligure;
- ❖ perché crediamo che l'utilizzo del denaro pubblico debba avere uno scopo migliorativo e di pubblica utilità mentre, a nostro parere, riteniamo l'opera "metrobus" **completamente inutile**.

In linea di massima, il progetto di un nuovo sistema di trasporto potrebbe anche essere interessante **se fatto bene**...in realtà lo scenario di nuovo trasporto pubblico immaginato dalla Provincia di Savona e dalla ACTS promette solo **maggiori disagi e maggiori costi** per i cittadini di Savona e Vado Ligure, senza peraltro risolvere i problemi della viabilità urbana esistenti. È per tale ragione che diciamo **NO** a questo metrobus, per noi **opera inutile**.

I PERCHÉ DEL NO:

Il progetto "metrobus" consiste nella realizzazione di un sistema di trasporto su gomma, dotato di trazione sia elettrica che diesel, che dovrebbe collegare Savona (Piazza del Popolo) con Vado Ligure (Supermercato Coop), seguendo principalmente, ma non esclusivamente, il tracciato della ex ferrovia.

Progetto costosissimo

Il costo di questo faraonico progetto è di circa **46 milioni di euro** (quasi 90 miliardi delle vecchie lire!) di cui più di 21 milioni di euro (più di 40 miliardi di lire) saranno a carico delle città (e quindi dei cittadini) di Savona e Vado Ligure. Il percorso coperto dal metrobus è poco più di 6 km, quindi il progetto **costerà quasi 15 miliardi di vecchie lire a km!!!**

Soppressione degli autobus

Il metrobus sarà **sostitutivo**, e non integrativo, delle linee di autobus tuttora funzionanti; in particolare la realizzazione del metrobus prevede la **soppressione dell'attuale linea 6** degli autobus (Savona-Porto Vado) e il **ridimensionamento** di diverse altre linee del ponente savonese (per es. 1, 1/, 9, ecc.). L'idea della Provincia di Savona e della ACTS, sostenitori e ideatori del progetto metrobus, è quella di **rivoluzionare** intorno alla nuova linea tutto il sistema pubblico di trasporto savonese e vadese. Non più una rete di autobus, che collegano i diversi punti delle città, ma un sistema di "navette" (?) che dovrebbero collegare le zone delle città con le fermate della linea del metrobus vincolando e **costringendo**, in ogni caso, l'utente ad usufruire del nuovo mezzo.

Meno fermate, più distanza e nessuna attenzione per gli anziani

Vediamo più nel dettaglio cosa significa eliminare le linee dell'autobus e sostituirle con il metrobus. Per semplicità limitiamoci all'**eliminazione della linea 6**: attualmente la linea 6 effettua **32 fermate** nel suo percorso che collega Savona a Vado; le fermate del metrobus, per coprire all'incirca il medesimo percorso, saranno **solamente 13 (si veda importante piantina allegata)!** Ne consegue che ci sarà un **aumento notevole della distanza tra le fermate**, circa il doppio di quella attuale. Savona ha 59.000 abitanti con una **percentuale di anziani superiore al 30 %**; qualcuno ha pensato alle grandi **difficoltà di spostamento** per raggiungere, particolarmente in condizioni di maltempo, le fermate del metrobus così distanti fra loro? Non era meglio mantenere l'attuale linea 6? Ad esempio, la fermata del metrobus Frumento-Amburgo dista 781 metri! Quanti anziani possono percorrere senza fatica tale distanza? Evidentemente per la Provincia di Savona e per ACTS i **problemi degli anziani**, che oltretutto sono tra i **maggiori utilizzatori del mezzo pubblico**, non sono abbastanza importanti per mettere in discussione i loro ambiziosi progetti .

Servizio pubblico sì, ma non per tutti

I punti nevralgici della città chi li serve?

Peraltro le categorie che più hanno bisogno del trasporto pubblico non sembrano interessare i vertici della Provincia e dell'ACTS:

il metrobus oltre degli **anziani**, non si preoccupa degli **studenti**, dei **pendolari**, di chi ha **problemi di salute**, di chi **lavora** nel levante savonese, insomma di alcune delle categorie che maggiormente un servizio pubblico dovrebbe tutelare. Sembra incredibile ma il metrobus pensato dall'ACTS e dalla Provincia **non prevede alcuna fermata presso la stazione ferroviaria di Savona** (roba da Guinness dei Primati!!!), al **Porto** (alla faccia del rilancio del turismo), all'**Ospedale** (questa volta alla faccia di chi non sta bene), al **Cimitero**; il metrobus non prevede fermate presso le principali **scuole savonesi** (per esempio il liceo scientifico, l'istituto nautico, il liceo artistico, ecc.) né presso l'**Università di Savona**.

Sempre più mezzi da prendere per spostarsi

In definitiva l'opera prevista **non migliorerà l'offerta di trasporto pubblico** per i cittadini, essendo solo sostitutiva, anzi **peggiorativa**, rispetto l'attuale servizio; alcuni percorsi che attualmente sono percorribili con un unico mezzo (per esempio Savona-Quiliano) in futuro costringeranno l'utente a prendere 2 o più mezzi (il metrobus più chissà quante *navette* o "invenzioni" simili).

Un metrobus che non raggiunge nemmeno Albisola

Per quanto riguarda poi i problemi di traffico, il metrobus non migliorerà quelle situazioni di viabilità attualmente problematiche, che si concentrano nel tratto di via Aurelia tra Savona e le Albissolle. Non le migliorerà perché il progetto è **monco**: infatti, il percorso coperto dal metrobus inizialmente doveva essere Albisola Superiore-Savona-Vado Ligure ma poi è stato ridotto al tratto Savona (Piazza del Popolo) – Vado Ligure (Coop) di solo 6 km. **Perché il tratto più utile ai fini di una miglioramento della viabilità è stato soppresso? Perché le Albissolle hanno rifiutato questo progetto?**

Benefici per pochissimi, disagi per tutti

I tanti cittadini che si recano ogni mattina in stazione non avranno nessun beneficio dal nuovo metrobus. I tanti cittadini che ogni mattina restano in coda tra Albisola Superiore e Savona e ripetono la coda nel pomeriggio per tornare a casa, non miglioreranno in alcun modo la loro situazione di trasporto. Chi per raggiungere l'Ospedale da Quiliano prendeva due mezzi, grazie al metrobus ne prenderà almeno tre. La Provincia di Savona e l'ACTS invece di spendere **denaro pubblico** per risolvere i **reali** problemi della gente, fantastica su preoccupanti scenari futuri dove il metrobus, sfruttando la propria trazione sia elettrica che diesel, possa indifferentemente percorrere la propria corsia o **invadere le strade cittadine**. Ma chi vuole **un metrobus lungo 18 metri** che circola per le vie di Savona? A cosa servirebbe se non ad aumentare gli incidenti sulle strade e a ridurre lo spazio per i parcheggi? Ma dove vivono i vertici della Provincia e dell'ACTS se non conoscono neppure come è fatta la loro città e quali esigenze essa abbia? Siamo stufi di sentirci paragonati ad altre città europee che hanno accolto progetti di questo genere: **Savona è Savona** e ha le sue **particolari esigenze** di cui si deve tenere conto.

Savona eterno cantiere?

Un'opera così impegnativa non renderà Savona per anni un **cantiere aperto**? Il progetto prevede distruzioni e ricostruzioni, disseminate lungo tutta la tratta, che causeranno grandi interferenze e problemi al normale svolgersi della vita dei cittadini. Avremo chiusure di strade, scavi a trincea invece che in galleria, eliminazione di corsie stradali, riduzione dei posteggi, rifacimento di ponti, costruzioni di tunnel, ecc. Preoccupante appare anche il modo in cui la Provincia di Savona e l'ACTS intendono gestire tutti questi impegnative opere: i lavori sembra che saranno infatti assegnati tramite un **"appalto-concorso"**, che in parole semplici significa lasciare sia la progettazione che l'esecuzione dei lavori alla ditta che vincerà l'appalto. Quindi saranno le ditte vincitrici a decidere cosa fare e come procedere durante i lavori nelle città. **Che garanzie ci saranno che le ditte vincitrici operino per il meglio dei cittadini e non per il meglio del loro conto in banca?** Quale controllo sarà possibile effettuare **a priori** sulla progettazione esecutiva se saranno le ditte stesse ad effettuarla quando già avranno vinto l'appalto?

Saranno i cittadini a pagare il metrobus?

Un nuovo valido sistema di trasporto, che integri quelli già esistenti e migliori quelle situazioni di viabilità difficili, sarebbe ben accetto; ma questo metrobus non è tale sistema di trasporto. Il metrobus della Provincia di Savona e dell'ACTS è **inutile, peggiorativo** della situazione esistente ed **economicamente gravoso** per i cittadini di Savona e Vado Ligure.

Infatti, le valutazioni economiche eseguite finora dalla Provincia di Savona e dall'ACTS non hanno tenuto conto della **realizzazione delle infrastrutture** necessarie ad un'opera del genere (stazioni di fermata, rampe d'accesso, ascensori, parcheggi, ecc.). I costi di queste infrastrutture saranno presumibilmente **a carico del Comune**. In che modo? **Con l'intervento dei cittadini? Toccherà ai cittadini sostenere il peso economico di un'opera inutile?** Preoccupa, a noi cittadini, quanto affermato dal Consigliere Comunale ing. Roberto Cuneo, in un Documento di Raffronto del Conto Economico di Gestione Metrobus (allegato a questo Libro Bianco): l'ing. Cuneo prevede una **perdita economica nella gestione del metrobus di 1 milione e 667 mila euro** (3 miliardi e 221 milioni di vecchie lire) all'anno. Considerando che sia il Comune di Savona sia la Provincia hanno una partecipazione pari al 37 % cadauna nell'ACTS, **se il passivo ci sarà chi pagherà?** I cittadini con un **aumento dell'ICI?**

Altre osservazioni e altri punti negativi del progetto "metrobus" sono riportati nelle pagine che seguono, e **ogni cittadino** avrà modo di farsi una **propria opinione** circa l'utilità di questa costosa opera.

Ci chiediamo perché insistere ancora nel **rovinare una bella città come Savona?** Perché non utilizzare le risorse per provvedere a risolvere gli attuali grossi problemi che degradano e assillano la città (Fortezza del Priamar, palazzetto dello Sport, viabilità portuale, pulizia del Letimbro, Stadio Comunale...)? Perché non utilizzare comunque il finanziamento che la città di Savona attende, migliorando e razionalizzando le attuali strutture - parcheggi - infrastrutture viarie e miglioramento del trasporto pubblico ?

INUTILITA' DELL'OPERA

INUTILITA' DELL'OPERA	ACTS e PROVINCIA DI SAVONA	REALE SITUAZIONE DI SAVONA E VADO LIGURE:
	<p><i>Copertura della tratta Vado Ligure – Albisola Superiore:</i></p> <p>Secondo ACTS/Provincia SV l'intero sviluppo della linea del metrobus sarà lungo la tratta costiera che parte dal territorio del Comune di Vado Ligure e arriva al Comune di Albisola Superiore, coinvolgendo globalmente il territorio di quattro comuni (Vado Ligure, Savona, Albissola Marina, Albisola Superiore)</p>	<p>OSSERVAZIONI: <i>Copertura tratta Vado Ligure-Savona e Albisola Superiore ?)</i></p> <p>Il metrobus coprirà unicamente la tratta costiera Savona – Vado Ligure che, come tutti sanno, non presenta problemi di traffico, mentre non coprirà il tratto Savona – Albisola Superiore che, invece, presenta notevoli difficoltà per il transito veicolare.</p>
	<p><i>Via Aurelia unica strada:</i></p> <p>Secondo ACTS/Provincia SV è disponibile una sola strada di collegamento tra Savona e Vado Ligure che è costituita essenzialmente dalla S. S.1, via Aurelia.</p>	<p>OSSERVAZIONI: <i>Collegamento Vado Ligure-Savona con 3 strade</i></p> <p>Il collegamento tra Savona e Vado Ligure è possibile anche tramite la “superstrada” nonché le strade interne che passano per la zona industriale di Savona senza contare la nuova prossima Aurelia Bis il cui progetto è già in stato avanzato.</p> <p>Infatti, nonostante quello che ACTS e Provincia SV affermano, la situazione del traffico tra Savona e Vado Ligure non è quasi mai problematica.</p>
<p><i>Traffico caotico e molto congestionato:</i></p> <p>Secondo ACTS/Provincia SV la viabilità nel tratto Savona – Vado Ligure presenta una situazione di traffico caotico e molto congestionato durante tutto il periodo dell'anno</p>	<p>OSSERVAZIONI: <i>Traffico scorrevole</i></p> <p>Il tratto Savona – Vado Ligure non presenta problemi di traffico così come la percorrenza di via Stalingrado che collega il centro di Savona alla periferia; le ipotesi di ACTS/Provincia SV sono esasperazioni create per trovare una giustificazione per realizzare un'opera inutile</p>	

Collegamento con i principali centri d'interesse e smistamento:

ACTS e Provincia SV nella scelta del tracciato sostengono di aver seguito una direttrice che permettesse di servire in modo ottimale i centri d'attrazione principali

OSSERVAZIONI: *Scollegamento con i principali centri di pubblico interesse*

Il tracciato non passa dalla stazione ferroviaria Savona-Mongrifone: allo stato attuale i collegamenti prospettati con il futuro metrobus non sono più che vaghe ed evasive parole a proposito di navette, tapis roulant e sistemi funiviari. Paradossalmente l'opera in progetto, pur essendo progettata per alti carichi di utenza, non tiene assolutamente conto del notevole carico di persone (stimabili nell'ordine della decina di migliaia al giorno) che necessitano di transitare direttamente da e per la stazione ferroviaria a punti come il **campus universitario** di Legino, il **terminal traghetti** di Porto Vado o genericamente la periferia ovest della città di Savona.

L'utilizzo di navette creerebbe un "collo di bottiglia" per i viaggiatori in transito per la stazione FFSS poiché i picchi d'utenza, che si creano in funzione dei transiti ferroviari, non potrebbero essere smaltiti efficientemente da questo sistema di collegamento.

Savona potrebbe essere una delle pochissime città al mondo in cui la metropolitana non passa dalla stazione ferroviaria!

Inoltre altri importanti centri di primario interesse come il **Porto di Savona**, il **Cimitero di Zinola**, l'**Ospedale di Savona non sono serviti dal metrobus.**

In compenso il metrobus serve benissimo la **Coop...**

DISAGI PER I CITTADINI

DISAGI PER I CITTADINI

Rapidità e comodità del servizio:

Secondo ACTS/Provincia SV il metrobus permetterà spostamenti più veloci e più rapidi a tutti i cittadini di Savona e Vado Ligure.

OSSERVAZIONI: *Lentezza e scomodità del servizio*

Il progetto prevede, a regime, **l'eliminazione della linea autobus n.6 (Savona - Porto Vado) e drastiche riduzioni di percorso delle restanti linee del ponente (1, 1/, 4, 9)**

La necessità di cambi di mezzo per realizzare gli stessi percorsi, che attualmente sono realizzabili con un solo vettore, indurrebbe i cittadini ad un maggiore uso dell'auto in considerazione degli accresciuti disagi relativi ai ripetuti cambi, ai tempi morti d'attesa e alle classiche resse da fermata, soprattutto in condizioni meteorologiche avverse.

Il progetto prevede una distanza di gran lunga maggiore fra le fermate del metrobus rispetto quelle attuali dei bus; in media **le fermate sono distanti tra loro più di mezzo km** con punte di quasi ottocento metri (per esempio la distanza fra le fermate di "Frumento" e "Amburgo" è 781 metri!). **Questo comporterà pesanti ripercussioni sulle categorie di persone di ridotte capacità motorie (come gli anziani e i portatori di handicap) per raggiungere le fermate.** Tali categorie sono peraltro tra quelle che utilizzano maggiormente il trasporto pubblico.

Anche **gli studenti non sono favoriti dal metrobus; molti tra i principali istituti scolastici non sono infatti serviti dal mezzo (es. ITIS, IPSIA, Liceo Scientifico, Liceo Artistico, Università)**

Parcheggi:

Secondo ACTS/Provincia SV nei pressi delle stazioni dovranno essere realizzati dei parcheggi che dovrebbero garantire ai cittadini un più comodo utilizzo del metrobús.

OSSERVAZIONI: Obbligatorietà del parcheggio a pagamento - Blindatura della città

Da quanto riportato sui quotidiani si rileva che le fermate d'interscambio saranno caratterizzate dalla presenza sì di **parcheggi ma a pagamento** (anche per scaricare ulteriormente sugli utenti le spese dell'opera metrobús). Questa caratteristica comporterà l'invasione dei parcheggi nelle vie, in prossimità delle fermate e di normale uso dei residenti, da parte di tutti coloro che non hanno intenzione di servirsi delle strutture a pagamento.

Il problema parcheggi sarà poi ancor più accentuato dalla destinazione del Piazzale di Piazza del Popolo: attualmente destinato a parcheggio, verrebbe parzialmente occupato, in primo luogo, dalle strutture del metrobús con sensibile diminuzione della capacità. Si sospetta che, per tipologia dell'area, caratteristiche dei terreni (si ricorda il precedente utilizzo come parco ferroviario) ed estrema vicinanza alla linea metrobús, il piazzale potrebbe diventare la sede prediletta per le rimesse. Ne conseguirebbe ulteriore diminuzione (o addirittura eliminazione) delle aree dedicate alla sosta veicoli.

Da quando ricavabile dall'atto di Valutazione di Impatto Ambientale della Regione Liguria, inoltre, si evince chiaramente che l'attuale posteggio di Piazza del Popolo sarà eliminato. Ne conseguirà quindi l'**eliminazione dei posti auto esistenti**, l'ipotesi è allucinante in considerazione dalla perdita di una risorsa fondamentale per la città, ma ben si sposa alla logica di **coercizione all'uso del metrobús**.

DISAGI PER I CITTADINI

Interferenze con la viabilità urbana:

ACTS e Provincia di SV hanno dichiarato di voler realizzare una linea per il metrobus completamente in sede propria senza interferire con la viabilità urbana.

OSSERVAZIONI: Demolizioni e costruzioni che interferiranno con la vita dei cittadini

Le interferenze con la viabilità urbana ci saranno e saranno anche numerose, con notevoli ripercussioni negative sulla vita dei cittadini.

Alcune tra le più rilevanti sono:

- **Chiusura** al traffico di via Sabazia a Vado Ligure con conseguenti disagi per i cittadini che necessitano di spostarsi in automobile ;
- Interferenza con via Frumento a Zinola con conseguente **realizzazione di scavi a trincea** con pericoli di crolli e gravi interferenze con la viabilità locale;
- Utilizzo di una delle due carreggiate del tunnel di Via Cilea a Fornaci per il metrobus con l'eliminazione del transito veicolare e il conseguente **aumento del traffico**;
- Attraversamento dell'opera di Via Quiliano a Zinola con la **costruzione di una galleria** che comporterebbe numerosi disagi per gli abitanti della zona e per chi ha necessità di transitarvi;
- **Riduzione** e difficoltà di accesso per i **posteggi** creati dietro a Fornaci e San Michele sulla vecchia sede della ferrovia dismessa e interessata dal metrobus;
- **Degrado** della vivibilità degli alloggi in zona Fornaci per il passaggio della linea in sopraelevato a raso dei balconi;
- **Danneggiamenti alle attività commerciali** del ponente savonese specialmente quelle che si erano sviluppate lungo la tratta della linea dell'autobus n° 6;
- **Rifacimento dei ponti ferroviari recentemente abbattuti.**

PERDITE ECONOMICHE PER LA COMUNITA'

PERDITE ECONOMICHE PER LA CITTA'	<p><i>Ricavi da tariffe:</i></p> <p>Secondo l'ACTS/Provincia SV i ricavi da tariffe ammonteranno a circa 840.000 euro (1 miliardo e 625 milioni delle vecchie lire). Tale conto è basato sull'assunzione che si avrà un'utenza minima di 1,5 milioni di passeggeri l'anno per il metrobus.</p>	<p>OSSERVAZIONI: Ricavi o perdite?</p> <p>Il calcolo effettuato dall'ACTS/Provincia SV appare irrealisticamente ottimistico, a meno che non s'intenda, per disincentivare l'utilizzo del mezzo privato e costringere gli automobilisti ad usare il metrobus, blindare la città incrementando pesantemente il costo del parcheggio.</p> <p>Inoltre ACTS/Provincia SV non forniscono i criteri con cui sono stati calcolate le utenze future del metrobus. E' stato definito più realistico¹ ipotizzare un aumento dell'utenza pari a 900.000 passeggeri/anno che porterebbe un incremento di introiti valutabili in circa 503.000 euro (974 milioni di lire) anziché 840.000 euro (1 miliardo e 625 milioni di lire).</p> <p>Nota 1: dalla relazione del consigliere comunale ing. Roberto Cuneo</p>
	<p><i>Ricavi straordinari:</i></p> <p>Secondo l'ACTS/Provincia SV ci saranno ricavi straordinari per 35.120 euro/anno per il metrobus</p>	<p>OSSERVAZIONI: Perdite globali</p> <p>Tale voce non può essere assolutamente computata tra i possibili ricavi del metrobus dal momento che trattasi di perdita globali di ACTS¹ che, tra l'altro, non riguardano in nessun modo il progetto proposto.</p> <p>Nota 1: dalla relazione del consigliere comunale ing. Roberto Cuneo.</p>
	<p><i>Occasione di progresso per Savona e Vado Ligure:</i></p> <p>Secondo ACTS/Provincia SV il metrobus dovrebbe rappresentare un'occasione di progresso per Savona e Vado Ligure.</p>	<p>OSSERVAZIONI: Progresso = licenziamenti ?</p> <p>Nel progetto metrobus viene indicato uno snellimento dell'organico ACTS in funzione della minore necessità di personale di controllo, autisti e manutenzione, riteniamo che questo sia un grave colpo all'occupazione dell'area savonese.</p>

PERDITE ECONOMICHE PER LA CITTA'

<p><i>Ricavi da sovvenzioni FNT:</i></p> <p>ACTS/Provincia SV calcolano di ricevere un ricavo di 1.208.000 euro/anno (2 miliardi e 477 milioni di lire) dalle sovvenzioni FNT (Fondo Nazionale Trasporti).</p>	<p>OSSERVAZIONI: Quadratura del cerchio ?</p> <p>A tale contributo relativo ai km percorsi dai mezzi pubblici dovrebbero essere sottratti quelli relativi agli autobus della linea 6 che saranno soppressi e quelli relativi alle altre linee che saranno ridotte di entità; tale sottrazione non è stata effettuata quindi la sovvenzione se mai ci sarà, sarà di gran lunga inferiore a quanto previsto.</p>
<p><i>Economia dell'opera:</i></p> <p>ACTS/Provincia SV dichiarano di aver considerato tutte le voci per effettuare un bilancio economico ed interessante per i cittadini.</p>	<p>OSSERVAZIONI: Economia e maggior tassazione ?</p> <p>Si tratta di un progetto monco: il progetto metrobus è un progetto incompleto e fortemente lacunoso in quanto prevede nel piano di finanziamento la realizzazione della sola linea dedicata e NON comprende tutte le infrastrutture necessarie al suo funzionamento (stazioni, accessi, e servizi correlati) e ancora meno una riorganizzazione delle linee di trasporto finalizzata all'ottimizzazione dei servizi pubblici dell'area savonese. Tutte le parti mancanti sono lasciate, in qualità di una specie di ricatto sociale, in carico ai comuni interessati con l'ovvia costrizione di portare a termine la tipica opera incompiuta. Si presume che, allo stato attuale, non essendo neanche immaginata la valutazione economica per la componente infrastrutturale mancante, i costi delle rimanenti opere risulteranno essere a carico di tutti i cittadini dei comuni interessati sotto forma di maggiore tassazione.</p>

ALLEGATO

*Si riportano le osservazioni del Consigliere Comunale, ing. Roberto Cu-
neo, a proposito della realizzazione del metrobus. Documento del
16/06/03*

Metropolitana leggera

**Sintesi delle osservazioni dopo l'approvazione da parte della maggio-
ranza 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 finanziate?”¹. Analogo discorso vale per Vado Ligure.

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 (in 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 forzato a favore della positività del progetto.

Dopo questa contestazione ACTS² ha comunicato di avere valutato un costo di 1 M euro, 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*).

	Valore previsto nello studio (milioni di lire)	Valore ipotizzabile (milioni di lire)
Servizio del debito	0	- 3.180

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:

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 Ligure ad 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

	Valore previsto nello studio (milioni di lire)	Valore ipotizzabile (milioni di lire)
Ricavi da tariffe	1.625	974

900.000 passeggeri per un incremento di introiti valutabile quindi in 974 milioni di lire annui anziché 1625 milioni di lire annui.

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.

	Valore previsto nello studio (milioni di lire)	Valore ipotizzabile (milioni di lire)
Ricavi straordinari	68	0

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.

	Valore previsto nello studio (milioni di lire)	Valore ipotizzabile (milioni di lire)
Ricavi da sovvenzioni FTN	2.477	0

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 euro, 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 Ligure 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.

Note

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

NOTIZIA

**Telegiornale Regionale - RAI 3 del 04/09/2003;
intervista al Ministro Lunardi (Trasporti) a La
Spezia:**

”..... I trasporti liguri devono assolutamente collegare i punti nevralgici e interessanti delle città liguri, come Stazione FF.SS. - Porto con i punti di maggiore interesse turistico proprio per un rilancio turistico e per l'ubicazione delle città liguri”....

”””” Il metrobus li evita tutti..... è opera utile????””””