

Documento tecnico-politico a cura dei consiglieri:

*Conte Franco
Vittorio Pepe
Giovanni Salviato*

La sublagunare reagire in tempo per il bene di Venezia

La vicenda della metropolitana sublagunare è significativamente paradigmatica del costume italiano e delle sue innumerevoli contraddizioni.

Recentemente la stampa, con grande evidenza nei titoli, rappresentava l'identità di vedute di Galan e Cacciari nell'individuare l'alto livello di pressione fiscale come il male assoluto del Paese. Contemporaneamente Galan ritiene la metropolitana sublagunare un'opera infrastrutturale di primaria importanza strategica per la città di Venezia.

Preliminarmente ad ogni altra considerazione, se si vuole realizzare quest'opera pubblica, occorre dire a chiare lettere ai cittadini contribuenti come verrà finanziata.

Affermare che il finanziamento avverrà "con la finanza di progetto" cioè "che essa si pagherà con i proventi della gestione" è un'affermazione assolutamente ingannevole: l'opera - se costruita - sarà destinata a rappresentare una considerevole e costante voce di costo per l'erario.

Costi sottostimati

Si deve partire da un realistico riferimento sul costo di costruzione che, oggi, per un'opera del genere, si attesta sugli 80 milioni di euro al Km. Tale somma, moltiplicata per i quasi 9 chilometri di lunghezza del percorso, comporta un impegno complessivo di circa 700 milioni di euro, **circa il doppio di quelli stimati per la realizzazione**. A conferma di questo dato si richiamano:

a.. la metropolitana automatica leggera di Rennes, tracciato di lunghezza analoga a quello della sublagunare, di cui solo 7,5 Km in galleria, entrata in esercizio nel 2002, **costata 530 milioni di euro;**

b.. quella di Salonicco, tracciato di 7,8 km, costo previsto di 1.100 milioni di euro;

c.. Torino, tracciato di 14 km, costo di 1010 milioni di euro.

La chimera di una "finanza di progetto"

Stante che solo 200 sarebbero finanziati dallo Stato per la sublagunare di Venezia il resto, 500 milioni di euro!, dovrebbe essere reperito con lo strumento della finanza di progetto ovvero da quei soggetti privati (ma tra essi vi è anche ACTV) che hanno proposto la costruzione dell'opera, raccolti nell'associazione temporanea di imprese composta da ACTV, appunto, e dagli altri soliti noti dei lavori pubblici e dei project financing: Inpresa Costruzioni Mantovani, Sacaim, Studio Altieri, Save Engeengineering, Net Engeengineering oltre a Metropolitana Milanese e Banca Nazionale del Lavoro.

E qui sta il primo problema: le citate aziende private dovrebbero finanziare circa (per difetto) 500 milioni di euro ripagandosi, tale investimento di capitale più la sua remunerazione, con i ricavi tariffari derivanti dalla gestione, più la quota parte del contributo regionale al trasporto pubblico locale che, comunque, non può, ex art. 27 della LRV n. 25/98, eccedere il 65% dei costi operativi.

Occorre, quindi, fare una riflessione su quali possano essere i ricavi tariffari necessari a remunerare l'investimento. I dati dell'Azienda di Trasporto parigina RATP, che gestisce circa 220 km di metropolitana sotterranea, giustificano, economicamente, la realizzazione di siffatti sistemi di trasporto rapido di massa, con indici di frequentazione che prevedono circa 10.000 passaggi ora/verso. Da quel che è dato di sapere, con la sublagunare ci si propone di effettuare circa 6.000.000 di passaggi all'anno, mediamente 16.500 persone al giorno (si tratta di treni che, a pieno carico trasportano 250/300 persone, con frequenza ogni 5 minuti); una cifra considerevole se si pensa che, oggi, sulla tratta Aeroporto - Fondamenta Nove si trasportano qualche migliaia di persone all'anno.

E' necessario allora specificare come, sistemi di trasporto analoghi (metropolitana cd. "leggere") e di recente realizzazione, mobilitino cifre di passeggeri ben più cospicue: Lille 50 milioni all'anno, Losanna 25 milioni, Rennes 35 milioni; la sola linea metropolitana Metèor, a Parigi, entrata in funzione nel 1998, ha una lunghezza di 7 Km ed un traffico che si aggira sui 127.550 passeggeri al giorno. Tanto per avere un ordine di grandezza su ciò che significa trasporto rapido di massa.

Ma, prendendo per buono tale fantastico proposito (6.000.000 di passeggeri all'anno), ed immaginando una tariffa media elevata di 3 euro a passaggio, si arriva ad un ricavo lordo annuo di 18 milioni di euro, cui vanno detratti necessariamente i costi d'esercizio: una cifra irrisoria, anche aggiungendo ad essa il contributo regionale al trasporto pubblico. E' di tutta evidenza, pertanto, l'assoluta inadeguatezza della finanza di progetto per finanziare un'opera del genere.

A conferma di ciò sta il fatto che, già nel giugno del 2002 il Comune di Venezia aveva pubblicato un bando, europeo, per la ricerca di soggetti promotori, al fine della realizzazione di alcune opere tra cui, appunto, la sublagunare (oltre al "mitico" tunnel Giudecca - Zattere); bando andato deserto una prima volta e che, reiterato, ha trovato, in extremis, la risposta di un'improvvisata quanto raccogliatrice cordata capitanata da ACTV più sopra descritta. Nessun soggetto professionalmente dedicato alla costruzione di tali opere, quali Alstom, Ansaldo, Bombardier, Caf, Siemens, ha ritenuto, quindi, realizzabile, con lo strumento della finanza di progetto, la sublagunare.

In realtà la finanza di progetto o, come nel caso che ci occupa, la "partnership pubblico - privata" sembra ormai diventata la panacea universale che consente la realizzazione di qualsivoglia opera pubblica: strade, ospedali, depuratori, linee ferroviarie, ecc., sono sempre più spesso realizzate con siffatto strumento (vedremo più avanti come, i partner privati, scelti intuitus personae dalla Pubblica Amministrazione, siano sempre gli stessi).

Cosa succede nel caso in cui le previsioni economiche e di traffico siano errate?

Se i passeggeri trasportati siano di numero inferiore ai 6 milioni previsti ed i costi di realizzazione siano, come spesso accade e come noi abbiamo affermato, superiori a quelli preventivati? In poche parole, che costo può avere l'eccesso di ottimismo?

E' quanto accaduto, ad esempio, per la linea automatica OrlyVal che collega dal 1991 l'aeroporto di Parigi Orly alla stazione ferroviaria RER di Antony (Parigi) ed ha un profilo tecnico del tutto analogo alla nostra sublagunare: il tracciato ha una lunghezza di 7,3 km, su viadotto (molto meno costoso della galleria), con convogli su gomma di due vetture di lunghezza di 26 metri, una portata di circa 150 passeggeri ed una frequenza di 4/7 minuti; con solo tre stazioni il costo di quest'opera, 16 anni fa, è stato di 270 milioni di euro.

Tale linea, inizialmente gestita dalla Matra (privata), ha dovuto successivamente, nel 1993, essere rilevata dalla RATP (pubblica) poiché non aveva garantito i livelli d'utenza attesi in fase previsionale (attualmente tale linea è attestata sui 2,5 milioni di passeggeri l'anno). E' evidente, in tal caso, come le risorse pubbliche debbano far fronte a siffatti fallimenti poiché è impensabile, una volta realizzata un'opera come la sublagunare, accertata l'insostenibilità economica finanziaria della sua gestione che la si "tombi" puramente e semplicemente!

Dovrà continuare ad essere gestita improduttivamente in relazione al rapporto costi benefici, a spese, salate, della collettività.

Ed è quanto accaduto per altre opere ben più importanti, si pensi all'Eurotunnel, da sempre gestito in perdita (è stato aperto al pubblico sul finire del 1994), la società di gestione ha annunciato una perdita di 1,33 miliardi di sterline nel 2003 e di 570 milioni di sterline nel 2004 a causa di un traffico insufficiente e di un gravoso carico d'interessi sul debito.

La chimera dell'utilità dell'opera

Al fine di giustificare la fattibilità oltre che la necessità della sublagunare, si sono dette molte grossolanità, prima fra tutte, perché molto significativa per l'"immaginario collettivo" dei veneziani, è che un siffatto sistema di trasporto **contrasterebbe definitivamente l'esodo** ed invertirebbe la tendenza delle aziende ad abbandonare il centro storico, proprio a motivo di una presunta difficoltà di trasporto e di mobilità in generale.

Ora è noto a chiunque che tutti i centri storici del mondo hanno subito un progressivo svuotamento delle attività produttive un tempo operanti al loro interno e, parallelamente, un progressivo abbandono degli abitanti che a quelle attività attendevano.

I centri storici sono quindi stati recuperati per funzionalità più prettamente residenziali di alto se non altissimo livello, gli esempi sono innumerevoli in tutto il mondo, tra questi, Venezia rappresenta uno dei casi più eclatanti: con un prezzo medio intorno agli 8.000 € al metro quadrato, il mercato immobiliare veneziano ha progressivamente provveduto a selezionare (brutalmente) e, conseguentemente a modificare il tessuto socio - economico della città. Pensare che, con questi prezzi vi possano essere aziende interessate ad insediarsi a Venezia è, pertanto, semplicemente ridicolo; ma altrettanto ridicolo è anche solo immaginare un incremento significativo di una residenzialità non occasionale. D'altro canto, le uniche grandi aziende oggi operanti a Venezia, quella di trasporto urbano (ACTV) e quella dell'igiene urbana (VESTA, oggi VERITAS), di proprietà dell'Amministrazione comunale, hanno da tempo anch'esse abbandonato il centro storico con una modalità ormai classica: vendita dell'immobile di proprietà in centro storico (previo mutamento della destinazione d'uso), realizzazione di un altro prezzo, da utilizzare, in parte, per l'acquisto di un immobile in terraferma.

E' di tutta evidenza, quindi, come sia assolutamente falsa la tesi per la quale l'esodo dal centro storico sarebbe determinato da una pretesa insufficiente mobilità, insita nella lentezza del trasporto acquatico ed in un conseguente eccessivo allungamento dei tempi di percorrenza tipici, casa - lavoro, casa - scuola ecc..

Ed è, quest'ultimo, un mito che occorre definitivamente sfatare: in tutti i centri urbani, piccoli, medi e grandi, i tempi di percorrenza sono decisamente analoghi, se non superiori, a quelli che affronta il cittadino veneziano.

Per citare un esempio, verso la fine degli anni '90, la città di Monaco di Baviera ha avviato una profonda azione di ristrutturazione del suo sistema della mobilità, con l'introduzione di corsie preferenziali o riservate ai mezzi pubblici, di "semafori intelligenti" volti a favorire lo scorrimento dei mezzi pubblici, parcheggi scambiatori ecc., tutto questo ha comportato ciò che è stato definito un grandissimo risultato e cioè l'aumento della velocità commerciale media dei mezzi pubblici da 14 a 17/18 km/h.

D'altro canto, gli stessi sistemi di trasporto c.d. "rapido e di massa", come sono le metropolitane in galleria, pur raggiungendo velocità di punta di 80 km/h hanno velocità medie vicine ai 30 km/h.

Questo per dare un'idea di quale sia l'ordine di grandezza, dal punto di vista temporale, che noi dobbiamo aver presente quando si parla di tempi di spostamento relativi alla mobilità urbana.

La chimera del "trasporto merci"

Si è detto anche che con tale sistema si sarebbero trasportate anche le merci, non solo passeggeri, e questa è la grossolanità peggiore, incommentabile, sol che si pensi che nessun analogo sistema di trasporto è dedicato anche alle merci. Le necessità logistiche e di movimentazione di merci che viaggiano nel sottosuolo ed i conseguenti costi sono, infatti, del tutto spropositate in relazione al risultato ottenibile.

Ed allora, "cui prodest"?

Fosse vera l'ipotesi dei 6 milioni di passaggi l'anno, ciò sarebbe anche più grave, come ha correttamente evidenziato recentemente il direttore dell'AVA Claudio Scarpa, poiché comporterebbe un tragico incentivo al turismo mordi e fuggi, autentica piaga della città insulare. Già oggi l'azienda di trasporto veneziana ha constatato il crollo della vendita dei biglietti giornalieri (24 ore) a tutto vantaggio di quelli semigiornalieri (12 ore) indice inequivocabile della riduzione del tempo medio di permanenza della gran massa dei visitatori della città. Un numero di passaggi come quello ipotizzato, infatti, è impensabile se non riferito all'utenza turistica, cui conseguentemente, si rivolge l'infrastruttura.

La "questione morale"

Ma è anche probabile che "cui prodest scelus, is fecit" (colui al quale il crimine porta vantaggi, egli l'ha compiuto). Cosa muove questo tipo di iniziative: l'enormità dell'appalto, ce n'è per tutti, in barba alla questione morale sollevata ancora da La Malfa (padre ... per carità non confondiamolo con il figlio), e da Berlinguer. Anzi in vista di un partito nuovo, che si vuole collocare in discontinuità con un modo vecchio di fare politica, vale la pena di riproporre "Il codice per la questione morale", proposto dall'allora PDS, già nel giugno del 1992, all'indomani del terremoto suscitato dalla vicenda di "tangentopoli". Vi si può leggere infatti, nell'introduzione, che "L'intreccio perverso tra politica ed affari ... costituisce un'alterazione grave del funzionamento della democrazia, delle regole del mercato e dell'autonomia ed efficacia delle scelte pubbliche ... La concorrenza nel mercato fra le imprese è stata falsata dal rapporto privilegiato e spesso collusivo che alcune tra esse hanno intrattenuto con il potere politico - amministrativo. **Troppe decisioni politiche e amministrative sono state prese non nell'interesse generale e sulla base di un'autonoma ponderazione dei costi e dei benefici per la collettività, ma al fine di arricchire e accrescere il potere di singoli e di gruppi.** La questione morale è quindi, insieme, una questione di effettività dei diritti e

della democrazia, di ripristino del mercato e della libera concorrenza, di recupero di efficacia della pubblica amministrazione."

Appropriata, conseguentemente anche a quanto sta accadendo, ormai da anni, nel territorio veneziano, nel quale, alcune Aziende, sempre le stesse, la fanno da assolute padrone nel settore dei lavori pubblici (e che lavori!).

Le "mani sulla città"

Negli anni '60 le città italiane in connessione con il boom economico registrarono uno sviluppo edilizio selvaggio, irrispettoso della storia urbanistica e dell'ambiente.

La peculiare configurazione del centro storico di Venezia ha tenuto lontano, in quegli anni, il saccheggio dal quale non si è salvata Mestre, che solo da una decina d'anni sta recuperando la necessaria attenzione.

Ma il centro storico sta pagando un prezzo incredibile ai poteri "forti" con l'opera del MOSE, che ... tanto non si farà mai ed invece piano piano, sempre evitando di sentire quello che ne pensavano i veneziani, ora è arrivato ad un terzo di attuazione! Ma le mani sulla città si allargano a tante opere.

La vicenda è stata più volte evidenziata dalla stampa ed è stata in larga parte all'origine dello scontro che portò alla spaccatura del centrosinistra nelle ultime elezioni amministrative del Comune di Venezia. Già allora, infatti, il direttore de "la Nuova Venezia", lo scomparso Barbieri, denunciò, in una serie di articoli, l'eccessiva contiguità tra politica ed affari presente nella politica veneziana arrivando ad indicare come "business oriented" una parte della sua classe politica dirigente.

E' di dominio pubblico come i costi delle opere eseguite per conto del Magistrato alle Acque o dal Consorzio Venezia Nuova siano ampiamente superiori a quelli di "mercato".

Più recentemente (dicembre 2006) si è occupato del problema, in modo approfondito, anche il settimanale "l'Espresso" il quale, in un articolo intitolato "Galassia Galan" (pubblicato senza firma a causa di uno sciopero dei giornalisti) ha puntualmente descritto il sistema degli appalti dei lavori pubblici nell'area veneziana, in cui "le ditte dei soliti noti si aggiudicano le commesse pubbliche anche quando fanno offerte più care dei concorrenti" e definendo il sistema Veneto come non così "dissimile da quello della vituperata prima Repubblica e per la pace sociale ci si accontenta anche della tanto odiata sinistra". Ma chi sono i soliti noti? Guarda caso tra essi troviamo anche soggetti presenti nell'ATI promotrice del project financing della sublagunare, Studio Altieri e Mantovani. Quest'ultima, oltre a fare la parte leone nel MOSE, è presente nella Pedemontana, nel Passante, nel Piano Integrato Fusina, nel Piano Acquedotti, nel Tram di Mestre e chi ne ha più ne metta.

E spesso viene utilizzata la formula del project financing, come anche nel caso dell'ospedale di Mestre, perché "chi promuove un project financing difficilmente si vede sfuggire l'appalto durante la gara".

Conflitto di interessi

Ma ciò che è più grave, è il fatto che, molto spesso, sia il soggetto pubblico a promuovere il project financing per la realizzazione di opere pubbliche (cosa palesemente contraria alla filosofia stessa del project) scegliendosi, senza alcuna procedura di evidenza pubblica, il socio o i soci privati al fine di costituire il soggetto promotore.

Così è stato per la sublagunare, in cui ACTV, azienda di totale proprietà pubblica, è stata capofila dell'associazione temporanea d'impresе, più sopra menzionata, che ha promosso il project; ma così è stato anche per il P.I.F.

(Piano Integrato Fusina), in cui Vesta ha svolto l'analogha funzione di capofila con i medesimi soci privati.

Questo meccanismo consente, di fatto, alle aziende private di portare a casa lavori per centinaia di milioni di €, ampiamente finanziati con denari pubblici (sia la sublagunare che il P.I.F., godono, infatti, di cospicui finanziamenti pubblici, regionali o statali che siano), poi, per quel che riguarda la futura gestione si vedrà ...

Ad esempio, il meccanismo con cui sarà realizzata la Pedemontana è il seguente: chi si prende i lavori (Mantovani) avrà un contributo pubblico per i prossimi 30 anni, in modo tale che, se i pedaggi non garantiranno un introito congruo, la Regione verserà al gestore - promotore un contributo di 20,4 milioni di € l'anno. Con buona pace per il rischio d'impresa e dell'attitudine di un'opera pubblica ad autofinanziarsi che, invece, stanno alla base delle ragioni dell'impiego di siffatto strumento di finanziamento delle opere pubbliche. Insomma, pubblicizzazione dei costi e privatizzazione dei profitti.

Uscire dalla trappola "opera di pubblica utilità"

La Giunta Costa ha riconosciuto con solo delibera di Giunta (!) che la sublagunare era opera di interesse pubblico.

Con questa deliberazione di fatto si assicurava uno speciale iter al progetto ed alle possibilità di finanziamento. Pare che la revoca del riconoscimento di opera di interesse pubblico comporti una "penale" di 5 milioni di € per le casse comunali.

A riguardo va precisato se effettivamente la revoca da parte della Giunta, quando fosse motivata (inadeguatezza del piano economico, inadeguatezza del piano di fruizione etc...), non sollevi da ogni penale.

In ogni caso, operati i necessari approfondimenti, potrà ben il Consiglio comunale impegnare la Giunta a non operare alcun intervento atto a favorire un'opera che non ha requisiti di utilità per la Città. In ultima istanza andrebbe approfondito come sia stato possibile dare un parere di "rilievo di interesse pubblico" ad un'opera della quale non si era valutato in maniera anche minimale il reale costo e gli effettivi parametri di utilità. Come è stato possibile assumere, di fatto alla cieca, una decisione che può comportare per le casse comunali un onere di ben 5 milioni di euro !

Che fare !

Non possiamo certo limitarci ad una lamentosa denuncia. Dobbiamo ridare anima alla coscienza etica della comunità dei veneziani.

Saremo condannati a vita dalle logiche del non fare e, conseguentemente, ad una mobilità involuta?

Assolutamente no, anzi, si può semmai affermare che la sublagunare concorre oggi ad eludere altre possibili risposte, queste sì concrete e percorribili, di miglioramento della mobilità attuale.

IL TRAM

La linea tramviaria Favaro Mestre Venezia, secondo le linee progettuali contenute nella relazione tecnico descrittiva del progetto preliminare presentato già nel gennaio del 2000, derivante dal "Piano della mobilità di Mestre e Marghera" di Gelmini del 1992, prevedeva - opportunamente - di attestare il capolinea del tram a S. Marta *"con l'obiettivo, sempre presente nella pianificazione e nelle scelte riguardanti il trasporto in Venezia, di ridurre il traffico acqueo lungo il Canal Grande, ivi compreso quello generato*

dal trasporto pubblico ... soddisfacendo meglio la domanda diretta nella parte sud del Centro Storico e in particolare quella con destinazione S. Marco, Giudecca, Castello, Lido oggi costretta, di fatto, ad effettuare a ritroso, con il mezzo acqueo, una parte del tragitto effettuato con l'autobus per raggiungere Piazzale Roma"; ed ancora; "Un significativo miglioramento per quest'ultima quota di utenza si potrebbe avere con l'estensione della linea fino a San Basilio, all'inizio della fondamenta delle Zattere".

Sul versante nord, sulla tratta Aeroporto - Fondamente Nuove, nonché la sua estensione verso la direzione Arsenale - Lido, oggi percorsa dalle linee Alilaguna con frequenze orarie, si potrebbero oggi sperimentare mezzi navali che combinano un bassissimo impatto ambientale (inquinamento idrodinamico) con velocità commerciali anche superiori ai su citati sistemi metropolitani.

Già nel 1999 l'ACTV aveva acquistato un prototipo di imbarcazione (catamarano) denominato "mangiaonde", disegnato dall'americano Charles Robinson e prodotto dal cantiere Knight & Carver di S. Diego, lungo 20 metri e largo 6, con due motori di 120 CV e 150 posti a sedere, il quale, con velocità d'esercizio superiori ai 30 Km/h produceva un contenutissimo impatto idrodinamico.

Lo stesso dicasi per la sperimentazione, effettuata sempre in quegli anni da ACTV dell'hovercraft, già impiegato lungo il Tamigi per il trasporto veloce dei pendolari tra la zona dei docks ed il centro di Londra. Anche questo è un mezzo veloce di collegamento che elimina il moto ondoso e i danni all'ambiente lagunare. Dotato di normalissimi motori diesel raffreddati ad aria, con una rumorosità ormai contenutissima (75 decibel a 25 metri), una possibile velocità di esercizio di 50/55 km/h ed una capacità di 90/100 passeggeri trasportati, è stato sperimentato, con successo, proprio sulla tratta Aeroporto Fondamente Nuove. Certo, occorrerebbe pensare a deroghe ai limiti di velocità, ed a percorsi dedicati (anche sopra a bassissimi fondali poiché l'hovercraft corre sopra un cuscino d'aria sopra il livello dell'acqua), ma è indubbio che, proprio la Laguna nord, per la sua specifica conformazione e per la possibilità di percorrere tratte dritte e senza ostacoli, si presti a questi tipi di mezzi.

Alle sperimentazioni fin qui positivamente effettuate occorrerebbe far seguire test più significativi, se effettivamente si è interessati a sviluppare la mobilità in un'area che, oggi, ha necessità di trasporto di persone molto contenute.

Queste, brevemente delineate sono, ad oggi, le strade concretamente percorribili per una rinnovata concezione della mobilità, volta a coniugare le esigenze della città insulare con un più rapido ed efficiente collegamento con la terra ferma.

Quanto sopra premesso, si pone la necessità di un rapido approfondimento e confronto che porti ad una forte e chiara presa di posizione del Consiglio, in maniera da bloccare ogni aspettativa dei "soliti noti" che hanno già manifestato grande capacità strategica nello spingere la procedura per grandi opere sino al punto di non ritorno, con buona pace dei costi e degli effetti sulla città.

Venezia, 14 settembre 2007

Conte Franco

Vittorio Pepe

Giovanni Salviato