



GIUNTA COMUNALE
ASSESSORE RENATO BORASO

*Mobilità e trasporti
viabilità e piano del traffico
Gestione patrimonio*

Venezia, 12-11-2015

Prot. nr. 2015/516363

Al Consigliere comunale Nicola Pellicani

e per conoscenza

Alla Presidente del Consiglio comunale

Ai Capigruppo

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Al Vicesegretario Vicario

Oggetto: risposta all'interpellanza nr. d'ordine 73 (Nr. di protocollo 31) inviata il 13-10-2015 con oggetto: Realizzazione linea tranviaria per San Basilio

In riferimento all'interpellanza nr.73, sentiti a riguardo i vertici della Direzione PMV-AVM, si ritiene opportuno precisare quanto di seguito esposto:

premesso che il progetto del tram a San Basilio implica ad oggi un indebitamento ulteriore di PMV che non ci è consentito e premesso che si ritiene di buon senso "stabilizzare" quanto sin qui realizzato (sia in termini di continuità di servizio - vedi sperimentazione corsia riservata su ponte della Libertà - sia in termini di abitudini degli utenti) prima di iniziare nuove "avventure", anche ammesso di trovare ulteriori finanziamenti a copertura totale dell'investimento, si precisa che :

1) il terminal di San Basilio può trovare giustificazione solo dopo una profonda rivisitazione delle linee sia di navigazione sia di terraferma . Le decisioni in merito (e gli atti inerenti e conseguenti) devono essere prima condivisi e poi assumere carattere di irrevocabilità . Cioè si deve progettare uno scenario trasportistico ed economico che non venga poi , ad investimento fatto, rovesciato a suon di raccolte firme, comitati etc etc. In altre parole non è più possibile incorrere in progetti dove i costi sono certi e le coperture economico/finanziarie semplicemente ipotizzate o stimate "in fiducia".

2) i costi indicati del progetto sono riduttivi. Infatti essi non comprendono né il terminal necessario né le opere al "contorno" (per esempio eventuali interventi a Scomenzera etc.). Inoltre tali costi prevedono l'uso di tre vetture. Tale dimensionamento è sufficiente per un tragitto San Basilio - P.Roma (2 vetture + riserva), oppure per un tragitto San Basilio - Cialdini ogni 20 minuti . In questo caso sarebbe in coincidenza con la sola linea 6 di navigazione e di fatto verrebbe utilizzato solo dai lidensi per il collegamento con Mestre . Dovendo fare invece un investimento che abbia un senso trasportistico e che possa fungere da efficace porta di ingresso per la città , portare tale collegamento a frequenza ogni 10 minuti richiede l'aggiunta di almeno 3 vetture - con ulteriori circa 10 milioni di euro necessari.

3) nel caso di frequenze ogni 10 minuti su questa nuova tratta, ci si ritroverebbe sul ponte della libertà con il doppio dei tram circolanti. Al di là della sostenibilità in termini di traffico (un tram ogni 5 minuti per senso di marcia) , è probabile si debbano ridimensionare anche le sottostazioni di alimentazione della LAC. Ciò aggiungerebbe ulteriori investimenti.

4) la manovra tariffaria ipotizzata non è dello 0,7% bensì del 7% , che più o meno equivale, base corsa singola, a 10 centesimi di euro.

5) si trascurano qui gli aggravii stimabili in termini di costi di esercizio. Si ricorda che il costo di esercizio del tram al Km è circa il doppio di quello di un autobus (3,5 €/Km bus extraurbano, 4,5€/Km bus urbano, 9,0 €/Km tram). In pratica per andare a parità di costi di esercizio bisognerebbe per ogni km aggiuntivo di tram tagliarne 2 di autobus con le conseguenze immaginabili ed oggi già testate sull'utenza (vedi polemiche su linee 19 e 12).

Si ritiene infine opportuno precisare che il terminal a San Basilio possa essere un'ottima idea se e solo se inserita in un progetto strutturato di gestione dei flussi di ingresso in città che implichi scelte pesanti e strategiche sia sull'organizzazione di tutto il TPL veneziano (terra e acqua) sia su un sistema di accoglienza (hub) molto più ampio del semplice terminal di San Basilio .

Assessore Renato Boraso