Ci sono alcune decisioni e operazioni che per la loro portata e la loro importanza non meritano di rientrare nell'agone della polemica politica e meritano una discussione con la città aperta e orizzontale.
Non riesco ad immaginare cosa possa rientrare in questa categoria di più di M4, della costruzione di una nuova metropolitana, per il valore del servizio offerto alla città, ma anche perchè è ad oggi la più grande opera infrastrutturale di trasporto pubblico in Italia.
Non vi nascondiamo che dietro alla nostre convinzioni ci sono state numerose preoccupazioni. Le stesse preoccupazioni che hanno attraversato il dibattito pubblico e su cui abbiamo lungamente discusso e ragionato in Sel e con i cittadini.
Possiamo riassumerle in tre macrocategorie.
La prima, essenziale, quella dei conti economici, che tutti anche qui guardiamo con apprensione soprattutto per quanto concerne la spesa corrente dal 2018 in poi. I numeri che ci sono stati presentati sono impegnativi e a tratti impressionanti. Ma dietro ai numeri si nascondono persone e fatti non immediati. Abbiamo letto i costi, ma non abbiamo letto fino in fondo il contesto. Alla spesa complessiva non abbiamo sottratto alcune voci di spesa che per una valutazione complessiva vanno assolutamente tenuti in considerazione:
1. M4 è parte integrante di un piano della mobilità sostenibile che sappiamo tutti avere un obiettivo sostanziale: aumentare le persone che utilizzano mezzi pubblici. M4 stessa attirerà nuovi abbonati e nuovi utilizzatori paganti. Difficile fare un conto a tavolino, ma è evidente che alla spesa andranno sottratti i maggiori introiti. Che non saranno irrilevanti.
2. Parte più rilevante e sottovalutata: Proprio in previsione (corredata già dalle tendenze attuali) di un incremento progressivo degli utilizzatori delle linee metropolitane, non possiamo ignorare che le linee 1 e 2 sono vicine al limite della capacità, anche se si considerano le innovazioni tecnologiche e i nuovi treni già acquistati. Sopratutto nelle ore di punta rischiamo di vedere un collasso delle linee. E' necessario prevedere, a condizioni date, importanti e costosissimi interventi strutturali sulla 1 e 2 per aumentare questa capacità per evitare il collasso. M4 permetterà di evitare alcuni di questi importanti investimenti. Quindi il costo risparmiato, che si prevede intorno ai 400 milioni di Euro, va anch'esso sottratto dalle spese vive di M4. Questo non toglie che molti investimenti andranno comunque fatti di manutenzione straordinaria, ma di dimensione e costo molto inferiore.
3. La linea blu evidentemente permetterà un ulteriore risparmio: Alcune linee di superficie potranno essere efficientate e ridotte. E' evidente che, ad esempio, la frequenza e la lunghezza del tram 2, della 73, ma anche di diverse altre linee di superficie non saranno più necessarie. Il risparmio di una decina di milioni all'anno in superficie è naturale. E va sottratto al costo netto
Sulle tariffe, sul costo degli abbonamenti e dei biglietti, dico solo una cosa: Noi abbiamo la settima rete di trasporto pubblico d'Europa, e siamo al 59esimo posto per costo al chilometro medio e 65esimo per costo assoluto dei biglietti. Nelle maggiori città d'Europa il servizio pubblico di linea si paga quasi integralmente con le tariffe. Noi dobbiamo essere orgogliosi della situazione milanese e non dobbiamo spaventarci nel dire che da qui al 2022 le tariffe potranno modificare leggermente e gradualmente. Questo però con la chiarezza che non stiamo prevedendo aumenti del biglietto o degli abbonamenti e non dobbiamo lasciare che altri, appunto, per la piccola disputa politica usino questi temi.

La seconda preoccupazione è sulla natura della tratta. Molto in città. Non prevede un respiro metropolitano. Non è vero: la connessione ad est con la fs Forlanini Segrate implica un modello di trasporto integrato importante. A sud-ovest lo stesso con le ferrovie a San Cristoforo, che sarà nel 2011 la porta di ingresso per tutti coloro che provengono dalla linea Pavia-Mortara a sud. Non è uno scherzo, è il modo migliore per fare una parte di quell'integrazione dei sistemi che in tanti auspicano. E questo è da imputare alle modifiche progettuali avvenute.
In più c'è un elemento da tenere in assoluta considerazione: Nel momento in cui si realizza una metropolitana il tema evidente è quello della sostenibilità economica e quello dell'utilità. Entrambi si compiono nel numero di persone che la utilizzano. E' un dato di fatto che i milanesi e gli users tendono per la stragrande maggioranza ad andare in centro o attraversarlo. Anche a noi sarebbe

piaciuta una metropolitana circolare che collegasse Cinisello con Corsico e con Rho, ma questo non è sostenibile e lì si che sarebbe stato un costo insostenibile. La sostenibilità economica e l'utilità, volenti o nolenti, passa per l'attraversamento del centro. Tanto quanto il ricordato alleggerimento del carico sulle linee 1 e 2.
Non trascurerei inoltre l'importanza di collegare due aree popolari e popolate come Lorenteggio-Tirana e Argonne. Mi sembra che i nostri cittadini di quelle aree si meritino attenzione e servizi. Non a caso l'impatto maggiore della riduzione dei tempi medi di percorrenza è proprio per chi parte da Tirana o da Susa.

La terza preoccupazione i cantieri. Ovvio, cantieri che durano anni, movimentazione terra, deviazioni del traffico ci preoccupano. E' evidente che qui sta il vero lavoro che dobbiamo mettere a punto. Uno ad uno, cantiere per cantiere dobbiamo parlare con i cittadini e con l''impresa appaltatrice perché l'obiettivo chiaro debba essere quello di ridurre al massimo le esternalità negative e mitigare l'impatto sulla città. Così come fatto già in Solari, ma con estrema attenzione a Lorenteggio e Argonne.

Alcune preoccupazioni le abbiamo superate attraverso il lavoro fatto in questi mesi dal Comune, dalla Giunta e dagli uffici tecnici che hanno permesso di chiarire alcune questioni e migliorare l'impatto sul Comune. Consiglio a questo riguardo a tutti la lettura della relazione tecnica istruttoria di 27 pagine, che è una bella opera anche perché comprensibile: extracosti finanziari sono, a differenza di quanto temuto, a carico dei privati. Come a carico dei privati sarà la navetta che collegherà Linate e il centro durante i lavori. La direzione dei lavori è mantenuta ad MM, cosa che ci solleva. Il conto canoni è migliorato in trattativa con i privati.

Stiamo parlando di un'opera che coinvolgerà 2000 lavoratori, che permetterà di risparmiare milioni di minuti di vita al giorno ai cittadini, che guarda ad un piano complessivo di una città moderna, di cui la metropolitana è parte essenziale. Certo, dobbiamo avere il coraggio di affrontare i problemi dell'oggi per una città che verrà tra qualche anno. Ma credo che sia nostra responsabilità guardare alla città che verrà e alla città che vorremmo. E la metropolitana ne è parte integrante.

Ovvio, lo ribadiamo, avremmo preferito forme di finanziamento diverse, che ci avrebbero evitato molte preoccupazioni e tempi lunghissimi di gestazione.
Lasciatemelo dire così: Non è la migliore m4 dei migliori mondi possibili, lo sappiamo. Ma ora è l'unica M4 possibile. Non c'è la terza via. O farla o non farla.
Convintamente SEL ha sostenuto negli ultimi anni questa scelta. Convintamente oggi Sel è soddisfatta della decisione presa dalla maggioranza e una volta ancora se ne sente orgogliosamente parte. Ora non ci resta che continuare a lavorarci.

La società non stacca utili a differenza di quello che dicono. Il margine dei privati è sull'ammortamento prestiti ed è del 5,8%. Che non è poco, ma considerato il rischio d'impresa tutto a carico loro e gli extracosti a loro carico non è malissimo. I 120 milioni medi che il comune versa alla società partecipata dal Comune al 66% sono per il 50% costi netti di gestione e per il restante 50% copertura canoni e finanziaria. Quindi nessuno stacca cedolini, né Impregilo, né Comune.

MM viene pagata per la gestione. Poi la società ha margine sul numero dei passeggeri. Ma è risibile, visto i nuovi accordi fatti con i privati