



Verbale per seduta del 11-09-2015 ore 10:00
congiunta alla X Commissione.

CONSIGLIO COMUNALE
IV COMMISSIONE

Consiglieri componenti le Commissioni: Luca Battistella, Maika Canton, Barbara Casarin, Saverio Centenaro, Ciro Cotena, Maurizio Crovato, Rocco Fiano, Gianpaolo Formenti, Enrico Gavagnin, Giovanni Giusto, Bruno Lazzaro, Marta Locatelli, Deborah Onisto, Giorgia Pea, Paolo Pellegrini, Nicola Pellicani, Francesca Rogliani, Monica Sambo, Davide Scano, Alessandro Scarpa, Renzo Scarpa, Ottavio Serena, Silvana Tosi, Alessandro Vianello, Chiara Visentin, Sara Visman.

Consiglieri presenti: Luca Battistella, Maika Canton, Barbara Casarin, Saverio Centenaro, Ciro Cotena, Rocco Fiano, Gianpaolo Formenti, Giovanni Giusto, Bruno Lazzaro, Deborah Onisto, Giorgia Pea, Paolo Pellegrini, Nicola Pellicani, Francesca Rogliani, Monica Sambo, Davide Scano, Alessandro Scarpa, Renzo Scarpa, Ottavio Serena, Silvana Tosi, Alessandro Vianello, Chiara Visentin, Sara Visman, Ermelinda Damiano (assiste), Giancarlo Giacomini (sostituisce Maurizio Crovato), Elena La Rocca (assiste), Lorenza Lavini (assiste).

Altri presenti: Assessore Renato Boraso, Direttore Franco Fiorin, Amministratore Unico PMV Antonio Stifanelli, Amministratore Delegato ACTV Giovanni Seno..

Ordine del giorno seduta

1. Audizione dell'Assessore Renato Boraso in merito ai lavori di realizzazione del Tram.

Verbale seduta

Alle ore 10.30 assume la presidenza il consigliere Renzo Scarpa e constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta e dichiara che la seduta ha per oggetto la questione del tram per parlare della campagna di stampa promossa dai giornali, sul costo dei lavori lievitato notevolmente rispetto alle previsioni, sulla presentazione della denuncia per danno erariale presentata dal commissario Zappalorto alla Corte dei Conti e fare il punto della situazione; ringrazia gli amministratori delle società presenti e ricorda che AVM è un'azienda del Comune e holding del gruppo dal 2012 che comprende ACTV, VELA e PMV. PMV è l'azienda del patrimonio di ACTV e realizza le strutture a servizio della mobilità tra le quali quelle del tram.

BORASO premette che dal 16 Settembre il percorso del tram è completato con l'attivazione della tratta T1 dal Favaro Veneto a Venezia, mentre da Marghera a Piazzale Cialdini si sviluppa la tratta T2; tutto ciò viene accompagnato dal riordino delle linee dei bus, annuncia che la nuova linea sarà inaugurata martedì 15; dal punto di vista operativo conta molto l'inizio del servizio di linea che ha avuto un lungo periodo di pre-esercizio; si continuerà la comunicazione verso i cittadini per pubblicizzare la nuova linea; sottolinea la criticità del nodo di piazzale Cialdini e gli interventi da realizzare; questa attività di pubblicizzazione proseguirà anche incontrando i rappresentanti delle municipalità.

STIFANELLI premette che i lavori per la realizzazione delle linee del tram sono durati circa 10 anni; spiega alcune tipologie di trasporto con il tram e perché è stata scelta la tipologia proposta da Lohr e dall'ATI che ha vinto l'appalto. Il progetto non viene abbastanza approfondito nell'aspetto dell'usura delle strade; la spesa prevista era di 128,5 milioni e l'ATI avrebbe realizzato anche la piattaforma; ricorda che la realizzazione della piattaforma avrebbe inibito l'intervento sui sottoservizi con il possibile fermo del servizio; su questo aspetto doveva partecipare alla spesa anche il Comune di Venezia. Nei 125 incontri pubblici fatti si è sempre affermato che si è spostato tutti i sotto servizi; il tram nel 2005 costava 168 milioni di cui 128,5 per i lavori ed il resto per risarcire dagli espropri, commissioni di collaudo varie; con l'intervento sui sottoservizi ovviamente le cifre aumentano, poi si sono spostate le tratte con il conseguente ulteriore aumento della spesa. Sottolinea che gli aumenti dei costi sono chiaramente spiegabili e documentati ed il costo finale dell'opera è di 195 milioni più 12.5 milioni di euro di interessi sui mutui. Spiega infine la distinzione da considerare tra piattaforma e cordolo. Il sottopasso è stato realizzato in un punto diverso da quello previsto con un aggravio di 10 milioni; ricorda l'inconveniente del crollo della volta della galleria le questioni sorte con il condominio Splendid ed i relativi costi assunti però dalla ditta esecutrice, il ritardo nella consegna è stato di un anno e mezzo dovuto anche al ritrovamento di due ordigni bellici, ai lavori sul cavalcavia di S. Giuliano che era stato realizzato nel 1954 e poiché la Regione non ha costruito quello nuovo si è dovuto procedere al rafforzamento della struttura senza bloccare il traffico di passaggio; lo scorso anno ci sono stati dei problemi sulla linea elettrica ora risolti. Esprime quindi la soddisfazione per quanto fatto ed il rammarico di dover lasciare.

SCARPA R. ringrazia il presidente Stifanelli per quanto esposto e dà la parola al presidente di ACTV, Seno precisando però che non appena verrà consegnato il dossier sulla questione, questo verrà messo a disposizione di tutti i consiglieri

comunali.

SENO premette quanto appare evidente quanta passione e impegno sono stati profusi per questo lavoro dal presidente Stifanelli per portare a compimento quest'opera complessa; dichiara che tutti i soldi spesi sono stati spesi a seguito di decisioni della giunta, deliberazioni del Consiglio comunale e atti formali del Ministero quindi è giusto considerare PMV solo come operatore della gestione. Il tram parte, verranno affissi degli avvisi nel territorio, saranno fatte comunicazioni mirate, si stanno stampando pieghevoli da distribuire a bordo del tram e nei nodi strategici di scambio e materiale informativo anche per i non vedenti. Sono state previste presenze di hostess a supporto degli autisti e dei cittadini; sul sito di ACTV e sui social network saranno pubblicate tutte le modifiche alle linee; è stata organizzata una conferenza stampa alle ore 12.30 di oggi; va tenuto conto che solo ieri è giunto lo sta bene da Roma con il conseguente ritardo sull'attivazione della campagna informativa; le modifiche alle linee saranno accompagnate da un attento monitoraggio sui cambiamenti dell'uso del servizio da parte dell'utenza. Afferma che a Luglio 2013 un signore informato sui fatti si era presentato nel suo ufficio; descrive l'imbarazzo provocato e dopo aver parlato con il commissario Zappalorto ed il direttore generale, si decise di nominare una commissione indipendente di vigilanza; descrive la composizione della commissione ed il coinvolgimento del Politecnico di Milano per opportunità di indipendenza, che doveva produrre una relazione sulla base di analisi tecniche, individuando i punti deboli e di forza del progetto. L'ingegnere Ferruccio Resta del politecnico ha firmato la relazione, ricorda anche le contro osservazioni tecniche del direttore alla Mobilità Fiorin e la conseguente decisione del commissario Zappalorto di inviare il tutto alla Corte dei Conti. Ripete che la relazione nasce come atto di autotutela in accordo con l'Amministrazione comunale e si dice sicuro che la questione si risolverà positivamente.

PELLICANI sostiene che il 16 sarà un giorno importante per la città; il tram sarà una buona soluzione per la mobilità veneziana; ricorda i vari cambiamenti e le decisioni delle passate amministrazioni; sottolinea il fatto del colloquio avvenuto tra questo signore informato sui fatti ed il presidente Seno e come si sarebbe dovuto rivolgersi alla magistratura; il percorso per attivare l'autotutela è discutibile o quanto meno singolare.

CENTENARO comprende quanto affermato dal presidente Stifanelli ed esprime il suo apprezzamento a titolo personale, vedere l'assessore Boraso inaugurare il tram è una sorte singolare. Sottolinea il mancato cambiamento dell'arredo urbano lungo il percorso del tram e quante aziende commerciali hanno chiuso l'attività a causa dei lavori. Dichiara che dal 16 Settembre si dovranno verificare sia il funzionamento del tram che dei servizi dei bus considerando anche che riguardo la linea 19 non gli sembra che sia poco utilizzata dai cittadini.

VISMAN evidenzia che la richiesta fatta non ha avuto risposta e la ripete chiedendo chi ha pagato l'analisi tecnica svolta per autotutela.

SCANO sottolinea che sembra che tutto sia stato fatto nel migliore dei modi; la Corte dei Conti farà il suo lavoro ma intanto a suo parere le dichiarazioni dell'assessore sono discutibili; chiede informazioni sul nuovo ordine di mezzi aggiuntivi; sui costi futuri domanda se c'è una stima come pure sui costi di manutenzione ordinaria e dei vincoli con la società Traslohor per i ricambi; esprime le sue preoccupazioni anche sulla realizzazione della Vallenari bis che sembra faccia la stessa sorte del tram dato che l'appalto viene assegnato in difformità del progetto iniziale; infine chiede che venga convocata una riunione su Piazzale Cialdini.

SAMBO ritiene positiva l'inizio dell'attività del tram; afferma che nella questione dell'interscambio è fondamentale l'aspetto organizzativo; sul taglio della linea 19 va valutato se i chilometri percorsi sono aumentati a discapito di altre linee; a suo parere il riordino del trasporto urbano non è razionale.

GIACOMIN sottolinea quanto detto dal consigliere Centenaro e domanda come sarà organizzato il passaggio delle biciclette sul cavalcavia di S.Giuliano, i motivi della riorganizzazione della linea 19 e quella che passa per il Villaggio Laguna e dell'uso dei finanziamenti europei.

SCARPA R. esprime dubbi sulla positività dell'avvio del tram perché non c'è stato un progetto chiaro fin dall'inizio, quindi i risultati si vedranno solo in futuro. Ricorda che la qualità della mobilità ha riflessi immediati sulla qualità della vita delle persone; si impegna a riconvocare la commissione sulla questione.

FIANO afferma che l'indipendenza del Politecnico di Milano sicuramente da considerare poteva altresì essere la stessa se fossero stati coinvolti i tecnici comunali.

BORASO sottolinea che i soldi sono tutti dei cittadini italiani ed i debiti sono stati contratti dalle società partecipate, il sistema di finanza pubblica di anni fa è finita: ricorda il deficit di 14 milioni all'anno del sistema mobilità e si deve gestire quello che è stato ereditato. Si terrà conto nella ristrutturazione del servizio di quanto chiederanno i cittadini, la linea bus 19 verrà implementata; riprendendo la questione dell'indipendenza conferma che la Procura lo è certamente e la questione Mantovani sarà attentamente valutata; la relazione che verrà consegnata è un documento tecnico; riguardo il progetto di costruzione dello snodo del Cialdini bisogna chiarire sia le caratteristiche del progetto che le eventuali necessarie modifiche. Su tutto questo lavoro svolto dalle precedenti amministrazioni i cittadini hanno fatto delle scelte eleggendo altre persone. Per dare massima trasparenza alla questione, verrà consegnato tutto il materiale prodotto in

questi anni ed il confronto sarà anche con le municipalità e tutti i cittadini.

PELLICANI replica che il suo intervento non voleva essere una critica alle precedenti amministrazioni e ritiene che l'inizio dei viaggi del tram sarà una bella novità per la città.

CONTE Vincenzo esprime delle preoccupazioni, come presidente della municipalità di Mestre, sull'assetto dell'incrocio tra via Sansovino e viale S. Marco per quello che può provocare la presenza della monorotaia.

Alle ore 12.24 esce il consigliere Fiano.

SENO spiega che la relazione tecnica commissionata non vuole sostituirsi a quanto farà la magistratura; dichiara che i servizi scolastici non hanno avuto nessuna modifica a causa dell'attivazione del tram ed il giorno 16 è il giorno corrispondente alle variazioni degli orari invernali; conferma che l'incrocio di via Sansovino potrebbe rappresentare un problema e per questo viene già monitorato; nessuno mette in dubbio la capacità e professionalità dei dirigenti comunali ma è stata fatta un'altra scelta; precisa che il trasporto urbano di Mestre genera un deficit di circa 10 12 milioni l'anno perché la media di chilometri per abitante trasportato è molto alta in quanto la dispersione territoriale è notevole e sono troppe le linee dei bus. Un altro aggravio è rappresentato dall'assenza di corsie riservate al passaggio dei mezzi pubblici, un'altra situazione anomala è rappresentata dalla situazione del Lido, che la differenza di costi di realizzazione del tram tra Padova e Venezia deriva dallo spostamento dei sottoservizi fatto solo a Venezia; il servizio del tram andrà in attivo in un prossimo futuro. Ora su ACTV deve essere fatta una riflessione in previsione della nuova gara di assegnazione del trasporto pubblico; è pur vero che la mobilità è un diritto ma le società che la gestiscono devono rispondere alla città con bilanci in ordine ed infine dichiara che la relazione prodotta dal Politecnico è costata qualche decina di migliaia di euro e comunque meno degli 8 o 9 di cui si dice in giro.

STIFANELLI spiega che un veicolo del tram costa 2 milioni e mezzo che per 20 veicoli fanno 50 milioni; il piano economico del progetto tram è stato approvato sia dalla giunta che dal Consiglio comunale; il PEF prevede un utile di 20 milioni di euro ed è da tener conto che all'inizio dell'attività gli interessi per il finanziamento incidono molto; per la salvaguardia delle biciclette verrà utilizzata un'apposita segnaletica e descrive come sono coperti i costi: 100 milioni dallo Stato, 2,5 milioni da PMV, 25 milioni dalla Regione, 90 milioni da mutui ed infine 11 milioni direttamente .

Alle ore 12.55 il presidente Renzo Scarpa dichiara chiusa la riunione.