



Verbale per seduta del 24-03-2016 ore 09:30

CONSIGLIO COMUNALE
IV COMMISSIONE

Consiglieri componenti la Commissione: Luca Battistella, Maika Canton, Barbara Casarin, Saverio Centenaro, Ciro Cotena, Paolino D'Anna, 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, Sara Visman.

Consiglieri presenti: Maika Canton, Barbara Casarin, Saverio Centenaro, Paolino D'Anna, Gianpaolo Formenti, Bruno Lazzaro, Deborah Onisto, Nicola Pellicani, Francesca Rogliani, Alessandro Scarpa, Renzo Scarpa, Sara Visman, Giancarlo Giacomini (sostituisce Ottavio Serena), Elena La Rocca (sostituisce Davide Scano), Silvana Tosi (sostituisce Luca Battistella).

Altri presenti: Assessore Renato Boraso, Direttore Franco Fiorin, Amm. Delegato ACTV Giovanni Seno .

Ordine del giorno seduta

1. Illustrazione dell'assessore Boraso delle tematiche relative al primo periodo di attivazione della linea del tram per Venezia e ipotesi di nuove strutture viarie dedicate.

Verbale seduta

Alle ore 9.55 il presidente Renzo Scarpa, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta e precisa che in una precedente riunione della commissione si era preso l'impegno di conoscere i risultati del monitoraggio della gestione delle linee del tram; infatti è giusto conoscere se il servizio funziona, migliora con l'andar del tempo oppure quali correttivi possono essere attivati per superare le criticità che eventualmente si sono manifestate. Dà quindi la parola all'assessore Boraso.

BORASO afferma che non è facile in questo momento condurre la gestione del servizio; la prima cosa da dire è che Piazzale Cialdini è diventato il nucleo nodale del trasporto pubblico in città. Il servizio ha subito 176 fermi dei mezzi da gennaio a marzo in parte dovuti alla debolezza del progetto ed in parte per problemi tecnici; alla fine del 2015 i 2/3 dei fermi sono stati dovuti da incidenti sul percorso promiscuo. Tutto ciò non può essere valutato solo come aspetti tecnici ma anche si deve considerare l'aspetto psicologico che genera queste situazioni. Forse ci saranno possibili crisi sul collaudo definitivo, che è in corso, per possibili diverse interpretazioni. Afferma che non ci sarà la realizzazione del tratto Tronchetto-S. Basilio a Piazzale Roma; altre tratte come il collegamento con l'ospedale e l'aeroporto non sono sostenibili economicamente; il consumo di elettricità è pari al costo di 4000 euro al mese; anche la manutenzione sarà onerosa. Annuncia che prossimamente sarà presentato il nuovo piano del traffico e della mobilità. I binari del tram raggiungono la lunghezza di 40 chilometri ma la mobilità delle persone deve essere realizzata con altre modalità; non ci sono ancora problemi insormontabili nella gestione, diversamente se dovessero prospettarsi è necessario progettare un piano "B".

SENO premette che ci sono due aspetti della questione tram: politici e tecnici che devono essere tenuti distinti. Quelli tecnici riguardano il costo di 208 milioni di euro Iva inclusa che col collaudo finale può variare per le riserve, le penali ed altro; il percorso è di 20 chilometri bidirezionale; ricorda che dal 16 Settembre sono partite le due linee T1 e T2, mediamente vengono trasportati 36.000 passeggeri al giorno con 23 macchine per la T1 e 13 per la T2 per un totale di 400 corse al giorno con un'affidabilità molto alta. Esistono due carenze progettuali: il due o tre per cento del percorso è in riserva a Mestre ma questo percorso doveva essere progettato solo dopo una pesante ristrutturazione viaria; sono attivate 2660 corse a settimana e nel periodo 1 gennaio 20 Marzo sono state effettuate 30590 corse e si sono verificati 82 di cui 45 dovuti alla maleducazione civica e 37 a problemi tecnici e causato 246 corse in sofferenza con un impatto sulle ore di servizio dell'1,98%. La percezione della qualità del servizio è diversa ed è necessario rendere pubblica l'effettiva efficacia del servizio. La mancanza di corsie dedicate rappresenta una questione seria e non ha senso la presenza di due binari sul Ponte della Libertà realizzati in quel modo e l'arrivo a Piazzale Roma anziché direttamente a S. Basilio. Riguardo i mezzi afferma che ci sono 20 treni con quattro carrozze ciascuno e 16 o 17 sono in linea mentre 3 o 4 sono di riserva e non è vero che questi vengono cannibalizzati perché con l'Ati c'è in essere un contratto fino al 15 Aprile prossimo. Ancora nella struttura ci sono la linea di alimentazione ed i binari con le relative piattaforme; una criticità è rappresentata dal controllo completamente elettronico della gestione della linea elettrica diversamente da altri sistemi che permettono anche il controllo manuale; quando c'è un calo di peso dei cavi, automaticamente viene tolta la corrente dalla linea e per questo è stato necessario del tempo per tarare il sistema. Altro tema è l'eventualità di realizzare un terminal a S. Basilio che dal punto di vista trasportistico, con tre corse all'ora, non ha senso perché sarebbe necessario anche

interrompere il percorso di una delle circolari del servizio di navigazione; un senso avrebbe la linea S. Basilio Piazzale Cialdini con corse ogni 10 minuti ed un costo di 40 milioni di euro; ciò obbligherebbe vedere sul Ponte della Libertà ben 12 treni e con la necessità di installare una nuova ulteriore linea elettrica.

Alle ore 10.25 esce la consigliera Canton ed alle ore 10.40 esce il consigliere Lazzaro.

PELLICANI afferma che forse è opportuno che la maggioranza che governa la città cambi posizione sul tram se le difficoltà sono dovute all'esigua quantità di tracciato che corre su percorsi dedicati; il problema deve essere allo studio e si devono trovare soluzioni realizzabili. Il bilancio dell'attività si potrebbe fare dopo un anno di funzionamento per avere un quadro completo perché da qui a sei mesi si possono ridurre ulteriormente i disagi; sta a tutti noi valorizzare l'attività del tram.

LA ROCCA chiede quali sono le norme che consentono l'attività del tram in assenza del collaudo definitivo.

GIACOMIN ricorda i disagi subiti dai cittadini di Favaro Veneto per la realizzazione della linea tramviaria; la gente all'inizio del servizio era soddisfatta ma subito dopo sono iniziati gli incidenti soprattutto con chi usa i mezzi a due ruote; con le strade che ci sono, si è dimostrata una pazzia realizzare quest'opera; la riduzione dell'inquinamento deve essere considerata valutando anche come viene prodotta l'energia elettrica. I 208 milioni di euro potevano essere utilizzati in modo diverso; l'unico aspetto positivo di questa opera è stato il rifacimento completo dei sottoservizi dove passano i binari che però ha provocato la distruzione delle attività commerciali in via S. Donà. Domanda a chi ci si deve rivolgere per poter occupare una parte della piattaforma dato che questa spesso è a ridosso di abitazioni.

CENTENARO riconferma la contrarietà alla realizzazione del tram; prende atto che oggi è attivo e deve funzionare, se ci sono problemi tecnici questi devono essere risolti velocemente; su S. Basilio rimarca la posizione contraria del gruppo di Forza Italia. Afferma che serve a breve dotarsi di un nuovo piano del traffico e della mobilità.

FERRAZZI ricorda come è stato realizzato il tram, ritiene sia un mezzo "intelligente" per il trasporto pubblico ma deve funzionare bene. Se ci sono stati degli errori di progettazione o di realizzazione, i responsabili devono pagare. Prende atto che il numero di incidenti sta diminuendo. A suo parere bisogna valorizzare di più il servizio del tram. In linea di massima, conviene, i mezzi pubblici devono percorrere corsie dedicate. Domanda se corrisponde al vero l'ipotesi di sostituire il tram con una flotta di filobus. Sostiene che è necessario dotare la città di un nuovo piano della mobilità. Alle ore 11.10 escono le consigliere La Rocca e Faccini ed il consigliere D'Anna.

COTENA rileva che lungo il Ponte della Libertà non ci sono vie di fuga nel guardrail.

FORMENTI domanda quali sono le altre tipologie delle criticità visto che una è stata individuata nella carenza di corsie dedicate; ritiene che questa Amministrazione sta lavorando alla valorizzazione del servizio del tram; sostiene che lo sgretolamento delle piattaforme rappresenta un vero problema ma permane anche la preoccupazione di altri possibili difetti.

TOSI afferma che il gruppo della Lega Nord è sempre stato contrario alla realizzazione del tram e la questione positiva è che sono stati rifatti i sottoservizi lungo le linee dei percorsi.

FIORIN spiega che esiste una norma precisa che regola i collaudi delle opere pubbliche ed in particolare quelle che afferiscono proprio i servizi dei trasporti pubblici come anche le fasi di realizzazione e di attivazione di questa struttura.

VISMAN chiede cosa succede se si verificasse il caso che il collaudo dell'opera non risulta positivo. Prende atto che con i dati enunciati si è verificato un fermo al giorno durante l'esercizio; con il fermo, il danno è molto vasto e pesante per la popolazione e domanda quanto costa complessivamente il blocco temporaneo del servizio, qual'è la differenza dei costi di servizio con e senza il tram e se sono garantite le manutenzioni sia per i mezzi che per la struttura nel complesso.

SCARPA Renzo afferma che è intenzione di tutti aiutare la valorizzazione del servizio presso la popolazione se di questo si tratta. In realtà la vicenda è scandalosa sotto tutti gli aspetti: per i costi di realizzazione raddoppiati, per la mancata realizzazione del capolinea a S. Basilio, per le scelte politiche contraddittorie che ne hanno accompagnato i lavori; questa qualità del servizio è stata pagata a caro prezzo dalla città e ancora non si conosce il motivo della scelta di realizzare un mezzo a guida vincolata. La percentuale di fermi è diversa se si rapporta questa tipologia a quella del sistema su gomma e forse è necessario porsi la questione se conviene mantenere o meno in attività il tram. Sostiene che Actv dovrebbe far propri i principi della carta dei diritti dei trasporti dei passeggeri, emanata dall'Unione Europea, che prevede anche l'obbligo di rimborso per gli utenti in caso di disservizi come ritardi e mancati completamenti delle corse.

BORASO spiega che nella fase di collaudo definitivo vengono presentate le contestazioni e pure tentate le relative conciliazioni; l'Ati che ha realizzato la struttura del tram non esiste più. Bisogna comunque spiegare ai cittadini che i disagi sono dovuti a questa realizzazione voluta dalle precedenti amministrazioni. PMV ha 82 milioni di debito che gravano sui cittadini; se questa società verrà assorbita da AVM questa azienda avrà ancora più problemi. Il costo di funzionamento a chilometro è enorme; oggi fare i 5 chilometri per arrivare all'aeroporto costa 13 milioni di euro al chilometro. Il Put è scaduto nel 2010 ed oggi si sta lavorando a quello nuovo. S. Basilio è un terminal da considerare

come quello di Fusina. Il tema della continuità del guardrail è reale perché costringe il tram a fermarsi o rallentare in caso di incidenti o la presenza di mezzi più lenti. Condivide quanto affermato dalla consigliera Visman sugli effetti e sulle percezioni che hanno i cittadini quando si ferma il tram.

SENO condivide l'impegno espresso da più consiglieri a far funzionare e valorizzare il tram; qualsiasi cambiamento delle abitudini genera contrarietà; la questione delle coincidenze in Piazzale Cialdini non esiste perché i mezzi partono per Venezia ad intervalli di 5 minuti al massimo; afferma che riuscire a diminuire le criticità sarà molto difficile; l'abitudine all'uso del tram farà migliorare la situazione ma gli atti vandalici che subisce la struttura costano circa 1 milione di euro all'anno; fra un anno si farà il bilancio più accurato dell'attività e si avranno i resoconti su molte questioni. Il secondo punto dimenticato nel primo intervento sulle criticità, riguarda l'alto numero delle fermate che usurano troppo sia il tram che i binari che la linea elettrica. La gravosità del danno dei fermi è notevole; forse è necessario considerare che l'interruzione del servizio causata dai cittadini, possa far scattare le denunce per interruzione di pubblico servizio; nella carta dei diritti è previsto il ristoro agli utenti per i disagi dovuti ad interruzioni di oltre 30 minuti ma sarà difficile determinare che avrà diritto. Ogni 12 mesi tenere la disposizione delle riserve per garantire comunque il servizio costa 200.000 euro. Per i costi della manutenzione ad oggi c'è la garanzia delle forniture per i prossimi mesi.

PELLICANI domanda se i fermi tecnici diminuiranno.

SENO dichiara che sicuramente diminuiranno col passare del tempo.

Alle ore 11.55 il presidente Renzo Scarpa dichiara chiusa la riunione.