



Comune di Padova

Settore Servizi Istituzionali

VIII COMMISSIONE CONSILIARE POLITICHE DI CONTROLLO E GARANZIA

Bilancio, Programmazione e Controllo, Risorse Umane, Anticorruzione, Legalità e Trasparenza

II COMMISSIONE CONSILIARE POLITICHE ECONOMICHE E COMUNICATIVE

Tributi e Polo Catastale, Attività Produttive e Commercio, S.U.A.P. - Sportello Unico Attività Produttive, Eventi, Urp, Rete Civica, Comunicazione e Relazioni Esterne, Marketing Territoriale, Programmi e Progetti Comunitari, Politiche per la Tutela del Consumatore, Patrimonio e Partecipazioni, Provveditorato

V COMMISSIONE CONSILIARE POLITICHE DEL TERRITORIO, DELL'AMBIENTE E DELLE INFRASTRUTTURE

Urbanistica, Mobilità e Viabilità, Edilizia Privata, Edilizia Comunale e Residenziale, Lavori Pubblici, Infrastrutture e Manutenzioni, Arredo Urbano, Verde, Parchi e Agricoltura, Ambiente, Agenda 21, Acque Fluviali, Grande Padova e Città Metropolitana, Politiche del Territorio e Sviluppo Urbano Sostenibile, Accessibilità e Vita Indipendente, Programma Periferie Urbane, Progetto Arcella.

Seduta del 24 giugno 2019

Verbale n. 9 della VIII Commissione

Verbale n. 16 della II Commissione

Verbale n. 16 della V Commissione

L'anno 2019, il giorno 24 del mese di giugno alle ore 13.15, regolarmente convocata con lettera d'invito del Presidente della VIII Commissione consiliare Giacomo Cusumano, del Presidente della II Commissione consiliare Nereo Tiso e del Presidente della V Commissione Antonio Foresta, si è riunita presso la sede di Palazzo Moroni, nella Sala Urbanistica, la Commissione consiliare tricongiunta.

Ai sensi del vigente Regolamento del Consiglio comunale, la seduta è dichiarata **pubblica**.

Sono presenti (P), assenti (A) ed assenti giustificati (Ag) i seguenti Consiglieri Comunali:					
CUSUMANO Giacomo	Presidente VIII	P	MOSCO Eleonora	Capogruppo	P
TISO Nereo	Presidente II	P	BARZON Anna	Componente II+V	P
FORESTA Antonio	Presidente V	P	FERRO Stefano	Componente II	P
PASQUALETTO Carlo	V.Presidente VIII	A	MENEGHINI Davide	Componente II	P
MONETA Roberto Carlo	V.Presidente VIII	A	BETTELLA Roberto	Componente V	P
PELLIZZARI Vanda*	V.Presidente II	P	GABELLI Giovanni	Componente V	A
PILLITTERI Simone	V.Presidente II	P	MARINELLO Roberto	Componente V+VIII	A
LUCIANI Alain	V.Presidente V	P	RUFFINI DANIELA	Componente V	P
SACERDOTI Paolo Roberto	V.Presidente V	A	SANGATI MARCO	Componente V	A
BERNO Gianni	Capogruppo	P	TARZIA Luigi	Componente V+VIII	P
RAMPAZZO Nicola	Capogruppo	A	LONARDI Ubaldo	Componente V	AG
SCARSO Mari	Capogruppo	P	TURRIN Enrico	Componente V+VIII	P
CAVATTON Matteo	Capogruppo	P	COLONNELLO Margherita	Componente VIII	A
BITONCI Massimo	Capogruppo	AG	CAPELLINI Elena	Componente VIII	P

Sono presenti:

- il Vice Sindaco ed Assessore alla Mobilità e Viabilità Arturo Lorenzoni
- il Presidente di Busitalia Veneto Spa Andrea Ragona
- l'Amministratore Delegato Busitalia Spa Veneto Ing. Franco Ettore Viola
- l'Amministratore Delegato Aps Holding Spa Dr. Riccardo Bentsik
- il Capo Settore Urbanistica, Servizi Catastali e Mobilità Dr. Danilo Guarti
- il Dirigente Servizio Mobilità Dr. Agostini Daniele

Sono altresì presenti, gli uditori della VIII commissione Roberto Monti e Paola Ghidoni, l'uditrice della II commissione Anna Donghia e gli uditori della V commissione Giovanni Bettin e Giovanni Gomiero ed un giornalista.

Segretari presenti: Grazia D'Agostino, Claudio Belluco

Segretaria verbalizzante: Grazia D'Agostino.

Alle ore 13:30 il Presidente della VIII Commissione Giacomo Cusumano, il Presidente della II Commissione Nereo Tiso e il Presidente della V Antonio Foresta, constatata la presenza del numero legale, dichiarano aperta la seduta.

OGGETTO: Trattazione dei seguenti argomenti:

- Indagine sull'attuale stato di manutenzione del Metrobus e sul livello di sicurezza che lo stesso può attualmente garantire all'utenza;
- Varie ed eventuali.

Presidente Foresta	Saluta i presenti, ringrazia per la presenza il Presidente e l'Amministratore delegato della società Busitalia Veneto Spa che malgrado i numerosi impegni e introduce l'argomento posto all'ordine del giorno "Indagine sull'attuale stato di manutenzione del Metrobus e sul livello di sicurezza che lo stesso può attualmente garantire all'utenza" e cede la parola al Capogruppo Matteo Cavatton di Libero Arbitrio in quanto promotore della convocazione.
Cavatton	<p>Ringrazia i Presidenti della V e della VIII commissione che hanno accolto prontamente l'istanza e anche il Presidente della II commissione anche se persistono dubbi in merito alla gestione di questo tipo di convocazioni.</p> <p>Fa presente che la seconda commissione, nonostante fra le deleghe abbia anche le partecipazioni, non fosse titolata rispetto all'istanza che era stata protocollata nei confronti del Presidente del Consiglio e dei Presidenti della VIII Cusumano e V Foresta.</p> <p>Ringrazia l'Ing. Viola, il Dr. Bentsik e il Dr. Ragona per aver accolto l'istanza e per essere prontamente intervenuti in questa commissione e il Vice Sindaco Lorenzoni per essere presente.</p> <p>L'occasione per questa richiesta di Commissione è stata il noto incidente avvenuto al capolinea della Guizza laddove il metrobus è uscito dalla propria sede ed ha causato il ferimento di alcuni passeggeri e dell'autista.</p> <p>La presente commissione è stata convocata, con funzioni di controllo, in presenza dei rappresentanti della partecipata e del Vice Sindaco, in ragione dell'ennesimo fatto di cronaca che riguardava un mal funzionamento del mezzo di trasporto elettrico metrobus, delle numerose notizie che la stampa ha nei mesi scorsi raccolto e proplatato in relazione ai costi di manutenzione del mezzo medesimo, del livello di sicurezza del mezzo, della difficoltà di reperire mezzi di ricambio qualora questo mezzo esca fuori produzione, al fine di avere notizie non filtrate da indiscrezioni di natura giornalistica.</p> <p>Alla luce di quanto avvenuto negli ultimi mesi nella gestione del metrobus, alla sua manutenzione e all'intervista agghiacciante dell'autista del metrobus il quale ha dichiarato che "non porterebbe i figli nel mezzo pubblico di cui stiamo discutendo" chiede, per dovere istituzionale, notizie in merito all'attuale stato di manutenzione del mezzo, ai costi che si sono succeduti nel tempo e al livello di sicurezza che si può garantire all'utenza all'interno dello stesso e se il Vice Sindaco ritiene di proseguire in quella che è la sua volontà in relazione alle prossime linee del metrobus.</p>
Vice Sindaco Lorenzoni	<p>Ringrazia la seduta plenaria delle varie commissioni in quanto occasione per affrontare il tema e dirimere alcune voci basate sul nulla fa quindi presente che:</p> <p>"Il metrobus non è fuori produzione e che c'è un'interlocuzione abbastanza frequente con i proprietari della società Nuova Translhor (NTL), che è il gruppo Alstom, uno dei più grandi produttori elettromeccanici del mondo, ai quali stiamo chiedendo garanzie non solo per i pezzi di ricambio per la linea SIR 1, ma anche per le linee Sir 3 che ci apprestiamo a realizzare e potenzialmente Sir 2 qualora questa risulti la soluzione suggerita per il finanziamento che ancora non abbiamo ricevuto.</p> <p>Non risulta che ci siano problemi relativi alla difficoltà di reperire i pezzi di ricambio.</p> <p>I mezzi hanno una manutenzione straordinaria a 15 anni dall'avvio, che è prevista per i mezzi della nostra flotta a partire dal 2021, legata alla sostituzione di alcuni componenti che sono soggetti ad usura. Il sistema tranviario di Padova con 18 macchine fa 930.000 chilometri l'anno.</p> <p>C'è un contratto stipulato a suo tempo tra Comune di Padova e APS quando quest'ultima era gestrice del servizio che è stato poi ribaltato su Busitalia Veneto che ha la responsabilità di tutte le manutenzioni sul parco dei mezzi.</p> <p>Non dispone direttamente dei dati sui costi manutentivi e dei fermi macchina specifici per il tram.</p> <p>Per quanto riguarda il livello di sicurezza, dai dati relativi all'esercizio 2017 emerge che la regolarità del servizio è stata nel 98,5% dei casi regolari e solo 1,1% ha avuto un ritardo superiore ai 15 minuti".</p>

	<p>Ritiene di proseguire per le prossime linee perché in questo momento non dispone di alcun dato che lo ponga in allarme. L'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (USTIF), organismo tecnico di assoluta competenza, ha consentito il giorno successivo all'incidente di riavviare l'esercizio. Non vede, pertanto, alcun elemento che ponga dei dubbi sulla prosecuzione dei progetti di investimento di questa amministrazione.</p>
<p>A. D. BusItalia Spa Veneto Ing. Franco Ettore Viola</p>	<p>Precisa che sono in corso le indagini sia da parte dell'USTIF che dall'Organo ministeriale (organo periferico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) addetto alla sicurezza dell'esercizio del tram, riguardanti sia le cause dello svio che l'andamento delle manutenzioni.</p> <p>Fa presente che è in corso l'indagine di Polizia Giudiziaria in riferimento allo svio accaduto, a tal proposito in qualità di rappresentante di BusItalia non rilascerà, al momento, alcuna informazione o dichiarazione al fine di non interferire con il lavoro che stanno svolgendo questi enti.</p> <p>Come azienda si ritiene disponibile, una volta concluse le indagini, a ritrovarsi in Commissione per fornire indicazioni su manutenzioni e sicurezza e vedere i dati che sono emersi.</p>
<p>Turrin</p>	<p>Dice che ha poche parole perché il Vice Sindaco ha riportato dei dati parziali inerenti alla puntualità delle linee che poco hanno a che fare con la sicurezza del mezzo e perché i rappresentanti della società BusItalia hanno detto, giustamente, che essendo in corso un'inchiesta non possono riferire alcun dato.</p> <p>Informa che richiederanno un'ulteriore convocazione, una volta chiusa l'indagine.</p> <p>Desidera sapere se le affermazioni fatte dai sindacati circa la mancanza di sicurezza del mezzo, sulle revisioni mal fatte e sulle carrozze hanno delle cricche nelle strutture, riportate sulla stampa sono false.</p>
<p>Luciani</p>	<p>Fa presente che, dal punto di vista economico, il metrobus è un mezzo in ampia perdita e più diventa vecchio maggiori saranno le manutenzioni a cui bisognerà far fronte.</p> <p>Secondo il suo punto di vista, l'Amministrazione sta facendo una scelta obsoleta in quanto trattasi di mezzo già fuori produzione che non vedrà futuro in Europa e nel mondo .</p> <p>Desidera sapere cosa spinge l'Amministrazione a scegliere questa tipologia di mezzo in vista della sua vetustà.</p>
<p>Presidente Cusumano</p>	<p>Rileva che nel corso del 2018 sono arrivate diverse segnalazioni nelle quali si evidenziavano delle forzature a che il mezzo circolasse anche se non era sicuro in quel momento e che non c'era una manutenzione preventiva adeguata ma si attendeva la rottura del mezzo per fare le dovute riparazioni.</p> <p>Dal punto di vista degli operatori che lavorano, il mezzo non deve mettere in pericolo chi trasporta in quanto i conducenti sono responsabili della sicurezza delle persone trasportate.</p>
<p>Barzon</p>	<p>Desidera conoscere i dati statistici relativamente agli incidenti degli autobus comparati con quelli del metrobus.</p>
<p>Ruffini</p>	<p>Dice che, a suo avviso, il tram non è obsoleto e che qualunque azienda in possesso di un mezzo appena uscito dalla produzione, in mancanza di adeguati finanziamenti, avrebbe difficoltà a rendere un mezzo efficiente per il lavoro che deve svolgere comprese le manutenzioni.</p> <p>Sottolinea che il primo responsabile dei finanziamenti per il trasporto pubblico è la Regione che in questi anni ha sempre dato meno soldi, appunto, per il trasporto, invece dovrebbe dare risorse alle città in base al chilometraggio non solo per il tram, ma anche per gli autobus.</p> <p>Pone alcune domande dopo aver letto quanto apparso sulla stampa: per prima cosa chiede un confronto con quello che succede a Venezia in quanto il mezzo è lo stesso e, per quanto riguarda le manutenzioni, le risulta che c'è un rapporto diretto con la casa produttrice, inoltre il mezzo di Venezia ha una velocità maggiore rispetto a Padova.</p> <p>Inoltre, chiede, rispetto alla città a noi più prossima (Venezia), a cosa sia riconducibile la differenza di prestazione del mezzo e quanto si spende all'anno per la manutenzione del tram.</p>
	<p>Alle 14:05 esce il consigliere Pillitteri.</p>
<p>Cappellini</p>	<p>Dice che avrebbe preferito che i consiglieri fossero informati preventivamente del fatto che i relatori non avrebbero potuto fornire le informazioni relative allo stato di manutenzione del tram perché sono in corso delle indagini.</p> <p>Chiede, a verbale, che venga fornita cortesemente una nota scritta con la quale si viene rassicurati, come ha anticipato il collega Luciani, sulla mancanza di problemi riguardanti il reperimento dei ricambi del tram.</p>
<p>Presidente Foresta</p>	<p>Ricorda il suo impegno in qualità di Presidente di commissione a trovare lo spazio per la commissione odierna, altrimenti si andava verso metà luglio: è evidente che oggi ci sono delle cose che vengono chieste che non ci possono stare.</p> <p>Risponde che dopo l'indagine saranno forniti tutti i dati richiesti.</p>

Berno	<p>Ricorda che il progetto del tram nella sua prima versione era un tram di tipo tradizionale a due corsie e che successivamente l'Amministrazione di centro-destra dell'allora Sindaco Destro optò per un sistema innovativo che ebbe delle difficoltà da risolvere, ma poi andò a regime anche a seguito di altre sperimentazione in altre città, forse si può dire che Padova fu una tra le prime città a sperimentare.</p> <p>Fa notare che oggi il dato di fatto è che dove c'è il tram i parcheggi scambiatori sono strapieni e l'indice di utilizzo del mezzo è superiore rispetto ad altre tipologie di trasporto pubblico come il classico bus.</p> <p>Per quanto riguarda altre proposte, si è in attesa di un prototipo di bus elettrico che era stato annunciato anni fa, ma non sono mai arrivate notizie a riguardo e quello che può fare Padova è realizzare una seconda linea del tram peraltro già finanziata e progettare la linea est-ovest: questo secondo il programma della maggioranza è una notizia positiva.</p> <p>Quindi il dato oggettivo è che la prima linea funziona molto e attrae molto pubblico e che la seconda linea, che si auspica partirà a breve, potrà servire un'altra tratta della città perché servirà anche l'ospedale di via Giustiniani.</p> <p>Per quanto riguarda eventuali incidenti sta nell'ordine delle cose, fortunatamente in questo caso non c'è stato nulla di grave, saranno le indagini in corso a fare chiarezza.</p> <p>Crede che i dati che il Vice Sindaco ha evidenziato soprattutto per la fornitura di mezzi e per la manutenzione siano dati importanti e che sono già emersi sulla stampa.</p> <p>Sottolinea che attualmente la ditta Traslhor è detenuta da un gruppo di enorme rilevanza e ciò che è importante è avere rassicurazione in merito ai mezzi e la relativa manutenzione che possano continuare ad essere o prodotti direttamente dalla società o da aziende direttamente collegate.</p>
Tarzia	<p>Afferma che non è possibile, ogni qualvolta accade un incidente, pensare di cambiare il mezzo di trasporto pubblico e sarebbe una follia rinunciare al finanziamento dei 56 milioni di euro perché l'obiettivo di chi amministra è quello di dare un senso compiuto alle cose che fa ed è evidente che in tema di trasporto l'obiettivo è quello di omogeneizzare le linee di trasporto pubblico.</p> <p>Fa presente che sarebbe opportuno che, per quanto riguarda la commissione, su questo mezzo, una volta l'anno i commissari abbiano prontezza dei numeri dei passeggeri trasportati, dei costi, delle manutenzioni, degli eventuali incidenti, delle problematiche con i dipendenti.</p> <p>In attesa di una probabile modifica al Codice della Strada per consentire la circolazione degli autobus di 24 metri. Il Sindaco Giordani è disponibile a modificare qualunque tipologia di mezzo all'interno della città a condizione che le norme del Codice della Strada lo consentano.</p>
Ferro	<p>Ricorda che nel 2016 ci sono stati due deragliamenti e l'attuale opposizione non fece una sollevazione popolare forse perché il Presidente di Busitalia era Ludovico Mazzaroli che era stato da loro indicato.</p> <p>L'unica possibilità di incidere sul modo di vivere di questa città è di avere finanziamenti per avere dei mezzi che abbiano una certa portata e capacità di trasporto.</p> <p>Fa presente che non è stato possibile fare null'altro che questo tipo di impostazione per la nuova linea che è stata programmata e che porterà ulteriori benefici alla vivibilità della città.</p> <p>Chiede i motivi per i quali, quando è stata concepita la società che attualmente sta gestendo il tram, è stata data una delega in bianco alle Ferrovie dello Stato con una capacità di manovra limitatissima per l'ente locale e se è possibile pensare ad una modificazione dei poteri per rientrarne in possesso.</p> <p>Riconosce i benefici alla vivibilità della città che ci sono stati quale, ad es., il servizio night bus che ha comportato un buon successo.</p>
Pellizzari	<p>Desidera sapere quante persone che utilizzano il tram pagano il biglietto e se il servizio è redditizio. Ricorda che a volte succede che alla richiesta di esibire il biglietto il controllore subisce vessazioni.</p>
Vice Sindaco Lorenzoni	<p>In riferimento al quesito posto dal Consigliere Luciani sulla vetustà del mezzo, risponde che il mezzo non è vetusto; al tal proposito fa presente che la società che gestisce il sistema di trasporto pubblico di Parigi nel 2015 e 2016 ha fatto investimenti su linee più lunghe delle nostre e più complesse e ha acquisito anche alcuni brevetti.</p> <p>Sul quesito del Presidente Cusumano, precisa che in questo momento purtroppo non ci sono mezzi alternativi che abbiano la stessa portata del tram.</p> <p>L'alternativa che abbiamo è la linea tranviaria tradizionale che è interessante, ma ha dei costi di investimenti decisamente superiori in termini di infrastruttura, il doppio binario e una carrozzabilità di tipo ferroviario e non di tipo leggero come quello che ha il tram di Padova.</p> <p>Fa sapere che qualora ci fosse il 24 metri a batteria omologato lo prenderebbe subito, ma oggi non è un mezzo omologato in Italia. Qualora questo mezzo dovesse rendersi disponibile sarebbe concorde a cambiare i relativi progetti di investimento.</p>

	<p>Fa presente che è stato costituito un consorzio ed è stato firmato con il Dr Bentsik un accordo a Clermont-Ferrand per gestire in maniera integrata l'acquisizione dei pezzi di ricambio al fine di avere una forte presenza lato acquisto nell'interlocuzione con un soggetto che ha un potere contrattuale molto forte.</p> <p>Ribadisce che la razionalità assoluta della scelta di finanziare la nuova linea del tram è dovuta al fatto che si dispone di un deposito, di un'officina, di una squadra di manutenzioni, di competenze in casa che portano un vantaggio competitivo di questa scelta rispetto alle alternative.</p> <p>In riferimento ai dati statistici sugli incidenti richiesti dalla Consigliera Barzon, si impegna a fornire i dati in occasione della prossima seduta.</p> <p>Sul quesito di Ferro relativo al ripensamento degli assetti proprietari fa presente che è un tema molto forte e complesso e va oltre lo scopo dell'incontro di oggi e lo prende come stimolo politico a poter valutare una soluzione.</p> <p>Sul quesito della Consigliera Pellizzari precisa che il tasso di evasione comunicato nel 2018 è di circa il 10%.</p> <p>Sul fatto se sia redditizio, l'esercizio del tram oggi non copre l'integrità delle sue spese ed è la ragione per cui è stato chiesto alla Regione di integrare il contributo chilometrico.</p> <p>Dice che tutto il trasporto pubblico perde, mediamente la legge richiede che sia coperto un terzo del costo del trasporto pubblico; il nostro sistema su gomma copre più di un terzo e quindi paradossalmente siamo virtuosi.</p> <p>Il sistema tranviario ha dei costi di esercizio maggiori e su questo occorre andare uniti in Regione per chiedere un incremento del contributo tariffario chilometrico.</p> <p>E' un mezzo apprezzato che ha ridotto il traffico, risolto congestioni in città, ha creato valore dal punto di vista ambientale e sociale.</p>
Presidente Cusumano	<p>Chiede ai relatori se hanno ulteriori precisazioni da fare.</p> <p>Passa la parola all'Amministratore delegato della società Aps Holding dr Bentsik ringraziandolo per la presenza.</p>
A. D. Aps Holding Spa Dr. Bentsik	<p>Riferisce che la società Aps Holding, in qualità di proprietaria del sistema tranviario, ha un contatto diretto con la produzione soprattutto oggi quando si sta presentando la questione sulla longevità del sistema.</p> <p>Il consorzio di Clermont-Ferrand e l'accordo con tutti gli utilizzatori del sistema ha fatto sì di intraprendere un rapporto diretto con la società italiana di Alstom che gestisce la filiera anche manutentiva e che è in grado di garantire una longevità di sistema.</p> <p>Da parte di Aps Holding c'è un monitoraggio costante che si serve anche di figure tecniche di supporto.</p> <p>Ripete, quanto ha detto il Vice Sindaco, che per quanto riguarda i costi il sistema infrastrutturale del metrotram ha un impatto inferiore rispetto al tram tradizionale e probabilmente se si fosse riusciti, fin dalla progettazione originaria, a fare una dimensione di rete più ampia anche il rapporto costi-benefici avrebbe avuto un risultato diverso: una volta realizzata una rete, le successive reti avrebbero risentito dei benefici indiretti.</p>
Presidente di Busitalia Ragona	<p>Ringrazia dell'invito.</p> <p>Rimanda, visto che la gestione operativa della società ricade sull'Amministratore delegato, a quanto esposto dall'Ing. Viola ricordando che è stato nominato da Aps.</p>
	Alle 14:40 escono i consiglieri Barzon e Berno.
Cavatton	<p>Precisa che una parte della richiesta è stata assolta e si è stati rassicurati sull'attuale stato di manutenzione mentre sul livello di sicurezza non è stato fornito alcun dato in proposito e chiede ai Presidenti di convocare una seduta successiva.</p> <p>Ricorda ai presenti che il metrobus è stato votato in Consiglio comunale nel 2001 ed è stato osteggiato da alcune forze politiche attualmente rappresentate dal PD.</p> <p>Fa presente che il Gruppo consiliare da lui rappresentato ha chiesto una commissione su un dato oggettivo: su un deragliamento che è un dato storico per capire se è ben mantenuto il mezzo "metrobus" e se è sicuro.</p>
	Alle 14:45 escono i Consiglieri Ruffini e Scarso.
Uditore Bettin	<p>Desidera precisare, visto che ha seguito la parte della scelta tecnica-economica dal 2001, che non esiste una situazione simile a Padova, che è ha un centro medioevale, che viabilità possa essere risolta con i mezzi tradizionali, come quello delle grandi città, in particolare dove vi sono curve particolari e può comportare sconvolgimenti potenti.</p> <p>Ricorda che il finanziamento viene fatto per il trasporto pubblico di massa a guida vincolata: come le teleferiche, come il tram per cui la scelta è rimasta obbligata sia per la struttura della città che per la tipologia del mezzo.</p> <p>Per quanto riguarda la manutenzione fa presente che fin dall'inizio c'è stata attenzione da parte di Aps che aveva ricercato chi faceva manutenzione a prezzi adeguati, la scelta del Consorzio è un'ottima scelta e per quanto concerne la sicurezza rileva che il chilometraggio che viene percorso ogni anno è consistente.</p>
Uditore Ghidoni	<p>Si rivolge ai vertici di Aps Holding per conoscere, se possibile, i dati di bilancio, in particolare della perdita del tram e se la perdita viene diluita e in che termini oppure al</p>

	contrario la perdita aumenta dicendo che i dati possono essere dati anche in una prossima riunione.
Dr. Bentsik	Risponde che Aps Holding è socia di Busitalia e da quattro anni non gestisce il servizio pubblico. In riferimento alla perdita precisa che un'economia di scala, basata su una rete, se da una parte aumenta il costo di gestione lo stesso diventa distribuito su un maggior numero di mezzi portando un miglioramento della gestione.
Pr. Foresta	Precisa che i bilanci di Aps Holding sono pubblici.
Presidente Cusumano	Alle ore 14:50 considerato che non vi sono altre richieste di intervento, ringrazia i relatori e i partecipanti e chiude la seduta.

Il Presidente
della V Commissione
Antonio Foresta

Il Presidente
della II Commissione
Nereo Tiso

Il Presidente
della VIII Commissione
Giacomo Cusumano

La segretaria verbalizzante
Grazia D'Agostino