



# Comune di Padova

Settore Servizi Istituzionali e Avvocatura

## **IX COMMISSIONE CONSILIARE POLITICHE DI CONTROLLO E GARANZIA**

*Bilancio, Programmazione e Controllo, Risorse Umane, Anticorruzione, Legalità e Trasparenza, Avvocatura civica, Prevenzione e Sicurezza nei luoghi di lavoro*

## **II COMMISSIONE CONSILIARE POLITICHE ECONOMICHE, PER IL TURISMO E IL MARKETING TERRITORIALE**

*Tributi e Polo Catastale, Attività Produttive e Commercio, S.U.A.P. - Sportello Unico per le Attività Produttive, Turismo, Marketing Territoriale, Grandi Eventi, Programmi e Progetti Comunitari, Politiche per la Tutela del Consumatore, Patrimonio e Partecipazioni, Provveditorato*

## **V COMMISSIONE CONSILIARE POLITICHE DEL TERRITORIO, DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA'**

*Urbanistica, Lavori Pubblici, Infrastrutture e Manutenzioni, Edilizia Comunale, Edilizia Privata, Edilizia Residenziale, Accessibilità e Vita Indipendente, Valorizzazione e Accessibilità Complesso Municipale, Coordinamento Strategico PNRR-Opere speciali e pianificazioni territoriali, Grande Padova e Città Metropolitana, Progetto Arcella, Mobilità e Viabilità, Ciclabilità*

### **Seduta del 22 dicembre 2022**

Verbale n. 10 della IX Commissione

Verbale n. 8 della II Commissione

Verbale n. 12 della V Commissione

L'anno 2022, il giorno 22 del mese di dicembre alle ore 15.00, regolarmente convocata con lettera d'invito del Presidente della IX Commissione Consiliare Enrico Turrin, del Presidente della II Commissione Consiliare Nereo Tiso e del Presidente della V Commissione Consiliare Bruno Cacciavillani, si è riunita a Palazzo Moroni presso la Sala del Consiglio Comunale.

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:					
TURRIN Enrico	Presidente IX	P	TOGNON Alessandro	Componente V	A
TISO Nereo	Presidente II	P	PILLITTERI Simone	Componente II	P
CACCIAVILLANI Bruno	Presidente V	P	DE LAZZARI Franca	Componente V	A
TARZIA Luigi	V.Presidente IX	P	BATTISTELLA Valentina	Componente IX	P
MENEGHINI Davide*	V.Presidente IX	P	NALIN Marta	Capogruppo	P
PASQUALETTO Carlo	V.Presidente II	A	GALLANI Chiara	Componente V	A
CAPPELLINI Elena	V.Presidente II	P	SACERDOTI Paolo Roberto	Capogruppo	A
GABELLI Giovanni	V.Presidente V	A	FORESTA Antonio	Capogruppo	A
CRUCIATO Roberto	V.Presidente V	P	CAVATTON Matteo	Capogruppo	P
BERNO Gianni	Capogruppo	P	PEGHIN Francesco Mario	Capogruppo	AG
BRUNI Federica	Componente II	A	MOSCO Eleonora	Capogruppo	P
CONCOLATO Marco	Componente II	P	LONARDI Ubaldo	Componente IX-II	P
BEAN Pietro	Componente V	A	BIANZALE Manuel	Capogruppo	A
BARZON Anna	Componente IX-V	A	MONETA Roberto Carlo	Capogruppo	P
*il Consigliere PEGHIN delega il Consigliere MENEGHINI					

Sono presenti, in rappresentanza dell'Amministrazione Comunale:

- L'Assessore alla Mobilità e Viabilità Andrea Ragona;
- Il Capo Settore Risorse Finanziarie dott. Pietro Lo Bosco,
- Il Capo Settore Patrimonio e Partecipazioni dott. Luca Contato,
- Il dott. Salvo Cerruto del Settore Mobilità, in luogo del Capo Settore arch. Carlo Andriolo.

Sono altresì presenti l'Amministratore Delegato di APS Holding dott. Riccardo Bentsik, il Direttore Tecnico di APS Holding ing. Diego Galiazzo, il legale di APS Holding avv. Emiliano Troi

Sono presenti in qualità di uditori della IX Commissione i signori Michele Russi, Alessandro Dianin, Ermes Danieli e in qualità di uditori della V Commissione i signori Mario Antonio Conte, Bettin Giovanni, Alberto Andrian e Stefano Roncali.

Sono inoltre presenti la Presidente dell'Associazione No Rotaie Liliana Gori e il segretario Piero Zanettin.

Segretari presenti: Claudio Belluco, Grazia Capodivento, Christian Gabbatore;

Segretario verbalizzante: Grazia Capodivento.

Alle ore 15.15 i Presidenti della IX Commissione Enrico Turrin, il Presidente della II Commissione Consiliare Nereo Tiso e il Presidente della V Commissione Consiliare Bruno Cacciavillani, constatata la presenza del numero legale, dichiarano aperta la seduta.

OGGETTO: trattazione dei seguenti argomenti:

1. SIR-3: analisi del mutuo con Banca Europea degli Investimenti;
2. Varie e eventuali.

<b>Presidente Turrin</b>	Saluta e ringrazia i presenti, di concerto con i Presidenti Tiso e Cacciavillani. Apre la seduta procedendo con l'appello nominale dei componenti della Commissione al fine di verificare la loro presenza e illustra brevemente il punto dell'ordine del giorno. Lascia la parola all'Assessore Ragona e successivamente al dott. Riccardo Bentsik.
<b>Assessore Ragona</b>	Quando il Consiglio Comunale approvò il progetto SIR3-Stazione di Voltabarozzo, il cui costo è di circa 78 milioni di euro, nel 2018 fu ottenuto dal Comune di Padova un finanziamento di 56 milioni di euro che copriva solo in parte l'opera. APS Holding ha portato avanti una trattativa lunga con la Banca Europea degli Investimenti ottenendo il prestito in argomento che ha offerto la possibilità di realizzare opere accessorie a quella principale. Parte del finanziamento sarà utilizzato per il revamping, vale a dire il riammodernamento dei mezzi esistenti, da non confondere con la manutenzione obbligatoria. Cede la parola al dott. Riccardo Bentsik.
	Entra il Consigliere Moneta alle h. 15.21.
<b>Dott. Bentsik</b>	Si mette a disposizione dei presenti per tutti i chiarimenti necessari, in quanto l'operazione di richiesta di finanziamento alla Banca Europea per gli Investimenti è risultata complessa. Il finanziamento statale erogato inizialmente al Comune di Padova a mezzo convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti era insufficiente a coprire i costi di realizzazione del progetto. Il prestito concesso dalla BEI è assistito dalla Garanzia Green di Sace S.p.A., che copre il 50% dell'erogato ammontante a 34 milioni di euro, di cui 20 milioni destinati alla copertura dei mezzi. Aps Holding si è avvalsa della consulenza di Sinloc S.p.A., che ha fornito assistenza tecnica lungo tutto l'iter di candidatura, configurazione e negoziazione dei relativi contratti sia con BEI sia con l'ente garante, fino alla stipula del finanziamento. L'iter di richiesta del finanziamento a BEI si è rivelato impegnativo, in quanto diversi sono i requisiti da soddisfare tra cui anche la qualità degli interventi anche sotto il profilo cleaning. E' stato emesso un primo bando per l'ampliamento del deposito della Guizza, intervento necessario, perché collegato alla realizzazione della SIR-2. Rispetto al progetto originario si ravviserà necessità di modifica con incremento dei lavori e dei relativi costi. Ciò sarà dovuto soprattutto, come già menzionato dall'Assessore Ragona, al revamping della flotta già in funzione, affinché risulti tecnologicamente idonea alle norme attuali, ai brevetti industriali che sono stati registrati negli ultimi quattro anni inerenti i nuovi sistemi di scambio e di sicurezza e all'acquisto di mezzi di nuova generazione. Il finanziamento ottenuto dalla BEI è particolarmente vantaggioso, con quattro anni di preammortamento più vent'anni per la restituzione e con un tasso particolarmente vantaggioso, di molto inferiore rispetto a quello che sarebbe stato concesso da altri Istituti di credito tradizionali.
<b>Presidente Turrin</b>	Ringrazia il dott. Bentsik e chiede chiarimenti sul costo complessivo della SIR-3, giacché i 56 milioni di euro stanziati in origine non erano sufficienti a completare l'opera e si è passati a circa € 78 milioni, più € 34 milioni finanziati dalla BEI. Chiede, inoltre se l'acquisto nuovi mezzi sia interamente dedicato alla SIR-3, l'ammontare della rata annuale e la data della fine dei lavori.
<b>Assessore Ragona</b>	Il costo dell'opera è invariato. Si prevede un aumento di € 5 milioni qualora non si riesca a coprire con il SIR-2 l'ampliamento del deposito della Guizza. Per ciò che riguarda il cronoprogramma, a febbraio prossimo inizieranno i lavori di bonifica bellica

	e di indagine archeologica, della durata di due mesi previsti. I lavori principali inizieranno da aprile prossimo con fine dei lavori previsto tra due anni. Per ciò che riguarda la SIR-2 siamo in fase di progettazione definitiva, che dovrebbe concludersi per marzo prossimo.
<b>Dott. Bentsik</b>	Risponde in merito all'aspetto finanziario dell'operazione. Il contratto stipulato con BEI prevede la possibilità di scegliere tra sei tipi di erogazione diversi con tagli minimi di € 5 milioni l'uno e l'opzione di scelta tra applicazione del tasso fisso oppure del tasso variabile. Ad oggi l'obbligo di restituzione previsto è pari a 2 milioni e 200 mila euro all'anno. Obbligo previsto dall'Autorità di regolazione dei Trasporti prevede che il costo delle opere infrastrutturali non coperto da finanziamento pubblico può essere ribaltato nel canone di gestione, di conseguenza la linea tramviaria SIR-2 Smart potrebbe avere un impatto finanziario molto modesto nei confronti dei gestori in quanto coperto da finanziamento pubblico.
<b>Presidente Turrin</b>	Ringrazia e invita i Consiglieri presenti a formulare domande. Cede la parola al Vice Presidente Tarzia.
<b>V. Presidente Tarzia</b>	Ringrazia gli invitati della loro disponibilità e chiede come verrà gestito il rapporto contrattuale tra APS Holding e Busitalia Veneto.
	Entra il Consigliere Lonardi alle 15:41.
<b>Dott. Bentsik</b>	In sede di indizione di gara d'appalto, all'interno del Capitolato è stato previsto anche l'impegno di spesa inerente il mantenimento della sostenibilità economica della parte contrattuale che gestisce i beni qualificati quali indispensabili per l'effettuazione del servizio di trasporto pubblico. Il Capitolato stesso richiama la norma dettata nella Delibera n. 49 del 17 giugno 2015 emanata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
<b>V. Presidente Tarzia</b>	Deduce che il conferimento alla gestione porterà alla licitazione dei rapporti che APS Holding ha con Busitalia con possibile innalzamento del canone in virtù del conferimento delle infrastrutture oppure alla compartecipazione maggiore del Comune di Padova tramite APS Holding in Busitalia.
<b>Dott. Bentsik</b>	Chiarisce che potrà essere rivisto il canone, ma che non ci saranno variazioni in sede di percentuale nella partecipazione societaria. Il contratto d'appalto non regola i patti sociali e prescinde dalla detenzione attuale delle quote di partecipazione di APS Holding al capitale sociale di Busitalia.
<b>Assessore Ragona</b>	Aggiunge che il SIR-3 e il SIR-2, a kilometro, avranno un costo inferiore rispetto al SIR-1, sia in virtù di economie di scala, sia perché i costi dovuti al canone sono per il SIR-2 azzerati e per il SIR-3 molto ridotti, visto che la copertura a fondo perduto dovuta al finanziamento PNRR è maggiore rispetto al SIR-1.
<b>Presidente Turrin</b>	Chiede ai Consiglieri presenti se abbiano altre domande da porre.
<b>Consigliere Concolato</b>	Prende la parola, chiedendo delucidazioni sulla garanzia fornita da Sace S.p.A.
<b>Dott. Bentsik</b>	Sace S.p.A. copre il 50% dell'erogato, quindi € 17 milioni, in base a condizioni preliminari quali l'ispirazione green dell'opera ed è stata richiesta la documentazione inerente la valutazione di impatto ambientale. Qualora dovesse venir meno un bene coperto da garanzia, la percentuale dal 50% passa al 43%.
<b>Presidente Turrin</b>	Passa la parola al Consigliere Moneta.
<b>Consigliere Moneta</b>	Chiede se il mutuo stipulato con BEI copra anche l'anticipo sull'acquisto dei 26 mezzi da impiegare in SIR-2.
<b>Dott. Bentsik</b>	L'anticipo è stato pagato direttamente dall'Amministrazione Comunale ed è stato rimborsato dal Ministero dei Trasporti. Il prestito BEI copre esclusivamente la linea 3. Approfondisce la questione sul riammodernamento della flotta tramviaria. Il Lohr è l'unico mezzo che si muove attualmente anche con le batterie di trazione. Alcuni tratti del percorso viario dei tram non sono coperti da catenaria, quindi senza alimentazione elettrica. La tratta SIR-1 prevede, su un percorso di circa 10 km, circa 700 mt senza catenaria. La linea SIR-3 prevede un totale percorso di 5,5 km e mezzo di cui 1,3 km senza catenaria. Le attuali batterie, in base agli studi elettrotecnici effettuati, non sono in grado di sostenere un lungo percorso, quindi per opportunità economica è più conveniente pensare ad una reingegnerizzazione delle batterie di trazione. Le batterie di nuova generazione della SAFT modificano le performance, una maggiore autonomia e costi di manutenzione inferiori ad 1/5 rispetto alle batterie attualmente utilizzate.
<b>Consigliere Moneta</b>	Chiede delucidazioni sulla tipologia di finanziamento dei progetti SIR-2 e SIR-3.
<b>Dott. Lo Bosco</b>	Fornisce chiarimenti di ordine finanziario. Le tre linee SIR hanno differenti forme di finanziamento. Difatti, il SIR-2 è finanziato sia con fondi PNRR sia con fondi ministeriali ed ha una sua linea di rendicontazione. Non è possibile trasferire un finanziamento destinato a coprire un progetto alla copertura di un altro in quanto esso

	<p>è vincolato in sede di Bilancio. Il SIR-3 ha copertura con fondi ministeriali. Il mutuo contratto da APS Holding costituisce un segnale importante, poiché BEI, per concederlo, ha valutato requisiti finanziari ed economici tali che garantiscano il rientro del prestito. Ciò garantisce anche il Comune di Padova, perché scongiura la probabilità di rischio di accantonamenti in bilancio a causa di eventuali perdite di APS Holding, sottraendo così fondi ai cittadini. Il Comune ha ricapitalizzato con 17.2 milioni di euro APS Holding, proprio per conferirle maggiore affidabilità dal punto di vista finanziario al fine di ottenere dagli Istituti di Credito il finanziamento necessario alla realizzazione del SIR 3. BEI, infatti, non ha richiesto alcuna garanzia al Comune, proprio perché la società è solvibile. L'importo occorrente all'acquisto delle carrozze è stato anticipato dal Comune, poiché l'anticipo di cassa del 10% dato fondo rotativo nazionale non è stato erogato nei tempi necessari per garantire il pagamento dei fornitori. Il Comune di Padova ha visto entrare parte di questo anticipo e ad oggi è in attesa di 13 milioni di euro, in quanto ne sono stati erogati recentemente € 23 milioni. Considerando, inoltre, che le risorse del Comune sono detenute presso la Banca d'Italia a tasso 0%, non è conveniente non ristorare quanto dovuto ai fornitori, giacché il ritardo dei pagamenti implica sanzioni e penalità.</p>
	Esce il Consigliere Cavatton alle ore 15.55.
<b>Dott. Bentsik</b>	Aggiunge che il Comune di Padova è stato particolarmente virtuoso nella celerità del procedimento messo in atto per ottenere i fondi PNRR. Lo Stato si è rivelato inadeguato a soddisfare le richieste nazionali, sia nei tempi di erogazione, sia nei contenuti contrattuali.
<b>Presidente Turrin</b>	Aggiunge che con l'operazione di aumento di capitale di Busitalia tramite APS Holding sono state conferite due carrozze del tram. Chiede se il Comune le abbia conferite a Busitalia e chi sostiene il costo del revamping delle carrozze.
<b>Assessore Ragona</b>	Risponde affermativamente e precisa che le carrozze 17 e 18 sono entrate in servizio in tempi recenti, quindi il revamping non è all'ordine del giorno. Il costo sarà a carico di Busitalia.
<b>Presidente Turrin</b>	Passa la parola all'uditore Michele Russi.
<b>Uditore Russi</b>	Chiede delucidazioni sul costo di ammodernamento e se non sia più opportuno acquistare mezzi tecnologicamente più avanzati dismettendo quelli più obsoleti.
<b>Dott. Bentsik</b>	I mezzi hanno solo 11 anni di vita e non possono essere definiti obsoleti. Tali mezzi sono stati acquistati proprio perché avevano delle prospettive interessanti di sviluppo rispetto ad altri, poiché corrono su gomma. Ciò implica minori vibrazioni, rumorosità, conferendo una serie di comodità nel viaggio. Tra l'altro, il raggio di curvatura del Lohr è di 10 mt., risultando adatto a svincoli molto stretti, come in cavalcavia Borgomagno, che presenta una percentuale di pendenza elevata. Vantaggi sono presenti anche nell'ampiezza dei vagoni. Non è possibile sostituire tutti i tram attuali, perché ciò implicherebbe cambiare anche le rotaie e le infrastrutture accessorie e ciò non è economicamente conveniente. Si mette a disposizione per tutti i chiarimenti di ordine tecnologico che si desiderino.
<b>Uditore Russi</b>	Ringrazia del chiarimento e auspica una migliore capacità di comunicazione nei confronti dei cittadini delle informazioni necessarie per poter formulare un'opinione più precisa in merito.
	Esce il Consigliere Cruciato alle ore 16.10
<b>Presidente Tiso</b>	Assicura che sono state organizzate e riunite tutte le assemblee nei quartieri per descrivere l'intervento ai cittadini al meglio.
<b>Assessore Ragona</b>	Aggiunge che il Comune di Bologna sta realizzando due linee tramviarie con un costo preventivo di circa euro 500 milioni per un percorso di 17 km. Il nostro preventivo ammonta a euro 335 milioni, perché il singolo mezzo costa più del tram tradizionale, ma l'opera in sé costa molto meno perché, acquistando tram su gomma, i lavori di scavo sono di molto ridotti e di conseguenza i correlativi costi.
	Esce il Consigliere Concolato alle ore 16.12
<b>Presidente Turrin</b>	Cede la parola all'uditore Giovanni Bettin.
<b>Uditore Bettin</b>	Osserva che la scelta dell'acquisto di tram su gomma nel territorio padovano è stata una scelta obbligatoria, in quanto molte sono le interferenze dei sottoservizi che avrebbero impedito profondi scavi. Anche lui auspica una migliore capacità comunicativa nei confronti della cittadinanza.
<b>Presidente Turrin</b>	Dà la parola alla Consigliera Mosco.
<b>Consigliera Mosco</b>	Chiede notizie sulla capacità di produzione dei tram Translor e quali siano le alternative vagliate, qualora essa non sia sufficiente a soddisfare la commessa.

<b>Dott. Bentsik</b>	Il centro principale di produzione è in Alsazia più altri centri secondari. Asserisce che tale capacità è sufficiente a garantire la fornitura della commessa richiesta. Per la morfologia del territorio padovano, è la soluzione più indicata, come risulta da copiosi e approfonditi studi tecnici. Se Astom non rispettasse i termini contrattuali, sarebbe costretta a versare una cospicua penale.
<b>Presidente Turrin</b>	Passa la parola all'uditore Mario Antonio Conte.
<b>Uditore Conte</b>	Ringrazia il dott. Bentsik dei chiarimenti forniti. Chiede notizie sullo stato attuale della progettazione del SIR-3 e sul procedimento di inizio lavori e sulle autorizzazioni richieste e concesse dagli organi competenti.
	Esce il Consigliere Berno alle h. 16.22.
<b>Ing. Galiazzo</b>	Per il progetto SIR 3 sono state avviate attività di immissione in possesso delle aree con pagamento indennizzo ai proprietari delle aree espropriate. E' in corso la progettazione che avrà termine a gennaio prossimo. Al termine, enti esterni verificheranno tutte le prescrizioni dettate dal Codice degli appalti e l'anno prossimo verranno avviate le attività propedeutiche e archeologiche, quindi la costruzione dei cantieri e la realizzazione dei sottoservizi.
<b>Presidente Turrin</b>	Alle ore 16.30, considerato che non vi sono altre richieste di intervento, dichiara concluso l'ordine del giorno, ringrazia i partecipanti e chiude la seduta.

Il Presidente della II Commissione  
*Nereo Tiso*

Il Presidente della V Commissione  
*Bruno Cacciavillani*

Il Presidente della IX Commissione  
*Enrico Turrin*

Il segretario verbalizzante  
*Grazia Capodivento*