



Comune di Padova

Settore Servizi Istituzionali e Advocatura

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

Seduta del 29/02/2024

Verbale n. 3 della II Commissione

L'anno 2024, il giorno 29 del mese di febbraio alle ore 16,00, si è riunita, presso la sede di Interporto Padova S.p.A. sita in Corso Spagna n. 35, la II Commissione Consiliare, regolarmente convocata con lettera d'invito del Presidente della II Commissione consiliare Nereo Tiso.

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:					
TISO Nereo	Presidente	P	CAVATTON Matteo	Capogruppo	P
PASQUALETTO Carlo	Vice Presidente	A	CRUCIATO Roberto	Capogruppo	P
CAPPELLINI Elena	Vice Presidente	P	PEGHIN Francesco Mario	Componente	AG**
BERNO Gianni	Capogruppo	P	MOSCO Eleonora	Capogruppo	P
BRUNI Federica	Componente	P	LONARDI Ubaldo	Componente	AG
CONCOLATO Marco detto Mac	Componente	P	BIANZALE Manuel	Capogruppo	A
TARZIA Luigi	Capogruppo	P	MONETA Carlo Roberto	Capogruppo	P
PILLITTERI Simone	Componente	A	GALLANI Chiara	Consigliera	P*
NALIN Marta	Capogruppo	AG*	MENEGHINI Davide	Consigliere	P**
SACERDOTI Paolo Roberto	Capogruppo	A			
FORESTA Antonio	Capogruppo	A			

* NALIN delega GALLANI, ** PEGHIN delega MENEGHINI

E' presente, in rappresentanza dell'Amministrazione comunale, il Capo Settore Patrimonio e Partecipazioni Dott. Luca Contato e la Funzionaria Settore Patrimonio e Partecipazioni Dott.ssa Stefania Bettella.

Sono, altresì, presenti il Presidente di Interporto Padova S.p.A. Dott. Franco Pasqualetti, il Direttore Generale di Interporto Padova S.p.A. Dott. Roberto Tosetto, il Vicedirettore Generale di Interporto Padova S.p.A. Dott. Paolo Pandolfo, la Direttrice Amministrativa di Interporto Padova S.p.A. Dott.ssa Chiara Manfreda, il Team Manager di Interporto Padova S.p.A. dott. Cristiano Ruffini ed il Responsabile Tecnico di Interporto Padova S.p.A. dott. Tommaso Marcolin.

Sono, infine, presenti la Consigliera non componente Anna Barzon e l'uditrice Giorgia Marcolongo.

Segretari presenti: Mattia Magnolia e Christian Gabbatore. Segretario verbalizzante: Mattia Magnolia.

Alle ore 16,15 il Presidente della II Commissione consiliare Nereo Tiso, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta.

OGGETTO: Trattazione dei seguenti argomenti:

- *Interporto dopo fusione con ZIP: investimenti, situazione attuale e futuro;*
- *Varie ed eventuali.*

Presidente Tiso	Apri la seduta con l'appello nominale dei componenti della Commissione al fine di verificare la loro presenza. Saluta e ringrazia tutti i presenti ed illustra l'argomento posto all'ordine del giorno, specificando che la convocazione di tale commissione era un atto dovuto anche alla luce dell'approvazione della fusione tra Interporto Padova S.p.A. e ZIP Padova (Consorzio
-----------------	---

	Zona Industriale di Padova) da parte del Consiglio Comunale. Lascia la parola al Presidente di Interporto Padova S.p.A. Dott. Franco Pasqualetti.
Presidente Pasqualetti	Saluta e ringrazia tutti i presenti ed, in particolar modo, il Presidente Tiso per l'impegno mostrato nell'organizzazione di questa commissione consiliare presso la sede di Interporto Padova S.p.A. Spiega che verrà illustrata una presentazione, correlata da slide, dell'azienda e delle sue attività e che l'intero staff è disponibile a rispondere ad ogni quesito. Lascia la parola al Vicedirettore Generale di Interporto Padova S.p.A. Dott. Paolo Pandolfo.
Vicedirettore generale Pandolfo	Si presenta e ringrazia tutti i partecipanti alla riunione. Introduce l'azienda Interporto Padova S.p.A. spiegando che la stessa ha appena compiuto 50 anni e che si tratta di una società a partecipazione maggioritaria pubblica, dato che ne sono soci enti locali come il Comune di Padova, la Provincia di Padova e la Camera di Commercio oltre ad altri circa 35 soci.
Direttore generale Toso	Specifica che attualmente le quote di partecipazione sono per circa l'80% pubbliche, quindi le attività della società si inseriscono nel contesto della concorrenza privata ma con il limite del rispetto della normativa rivolta a soggetti pubblici, quale ad esempio il Codice degli Appalti.
Vicedirettore generale Pandolfo	Spiega che la legge individua gli scopi di un interporto ed infatti l'oggetto sociale di Interporto Padova S.p.A. consiste nello sviluppare la c.d. intermodalità, cioè una tecnologia particolare che consente alle merci nelle medie e lunghe tratte di utilizzare il treno anziché il camion. Aggiunge che l'interporto di Padova è considerato oggi un'eccellenza europea; ciò è comprovato dal fatto che le industrie del Veneto scelgono l'intermodalità offerta dall'interporto padovano poiché si tratta di un crocevia preziosissimo per i collegamenti nazionali ed internazionali. Specifica che le industrie clienti padovane raggiungono la quota del 29% delle aziende clienti, mentre ottime percentuali vengono registrate anche da industrie con sede nella provincia di Verona, Venezia e Treviso; sottolinea che ciò avviene, nonostante Verona sia l'altro interporto più importante a livello nazionale, poiché quello padovano si è specializzato sui container e sulle rotte dei traffici marittimi. Aggiunge che l'esistenza di due realtà interportuali così potenti sullo stesso territorio regionale è ipotizzabile solo grazie alla potenza economica e produttiva della filiera industriale veneta. Continua dicendo che, in un'ottica intercontinentale, la società ha un rapporto più intenso con il porto di Genova rispetto a quello di Venezia, perché da Genova parte una nave diretta agli Stati Uniti ogni 8 ore mentre da Venezia ne salpa solo una alla settimana; è per questo motivo che il collegamento su rotaie con Genova avviene ben tre volte al giorno. Afferma che per ciò che riguarda il traffico ferroviario gli interporti con cui hanno una maggiore collaborazione sono quelli situati nel nord Europa (prevalentemente Olanda e Germania) mentre per ciò che attiene al traffico marittimo i collegamenti più proficui sono con il porto di Genova, di La Spezia e di Livorno. Conclude che tutti i container TEU (acronimo di twenty-foot equivalent unit) situati nei 2 milioni di metri quadri di area logistica complessiva dell'interporto padovano sono circa 10000, mentre una nave container può accogliere al suo interno oltre 24000 TEU.
	Alle ore 16.25 entra la Consigliera Bruni.
Direttore generale Toso	Specifica che Interporto Padova S.p.A. non è in concorrenza con il Porto di Venezia; anzi l'essenza stessa della c.d. intermodalità vuole proprio che la funzione di un interporto sia quella di fungere da retro porto di tutti gli altri porti marittimi. Illustra che, ad oggi, in Italia l'80% del traffico commerciale avviene su gomma e solo il 20% è effettuato con il treno, pertanto ci sono ampi margini di crescita per questo settore; inoltre sottolinea che circa il 75% dell'intermodalità viene eseguita sul nord Italia mentre è quasi assente sugli altri territori della nazione. Segnala che l'Interporto di Padova è una risorsa economica poiché riduce i tempi di consegna delle merci ma è anche una risorsa ecologica perché è palese che vengono ridotte le emissioni di biossido di carbonio (CO ₂); tale aspetto green dell'interporto è notevolmente cresciuto sia grazie all'installazione di varchi di accesso automatici e veloci, i quali annullano le soste e le code dei camion autotrasportatori dinanzi ai varchi di check-in, e sia attraverso l'investimento su impianti fotovoltaici di ultima generazione. Conclude evidenziando che Interporto Padova S.p.A. rende ai propri clienti anche delle attività ausiliarie, come ad esempio il carico e scarico delle merci sui TEU, le eventuali riparazioni e le attività c.d. di pre-cleaning.
Vicedirettore generale Pandolfo	Ribadisce che Interporto Padova S.p.A. ha una fitta collaborazione con l'estero, ma ciò non vuol dire bypassare i porti italiani perché le destinazioni vengono decise dagli imprenditori e, nello specifico, dalla domanda che hanno i loro prodotti. Segnala che, in realtà, anche i porti di Genova, Venezia e Trieste sono stranieri; ad

	<p>esempio il porto di Genova ed il porto di Venezia sono di PSA Singapore, ossia del porto di Singapore, mentre il porto di Trieste è di proprietà di HHLA, società con sede ad Amburgo e, pertanto, è a gestione tedesca.</p>
Tarzia	<p>Domanda in che senso si tratta di porti stranieri.</p>
Vicedirettore generale Pandolfo	<p>Espone che un porto sito nel territorio italiano è considerato straniero poiché la sua gestione è stata data in concessione ad una società terza e straniera per un certo lasso di tempo.</p> <p>Specifica che l'area portuale fa parte del demanio, quindi non è alienabile, ma tutte le infrastrutture che i operano, come ad esempio le gru, sono di proprietà un soggetto giuridico straniero.</p> <p>Conclude evidenziando che è un fenomeno ormai diffusissimo iniziato con le privatizzazioni degli anni novanta.</p>
Tarzia	<p>Chiede di chi è la proprietà del porto di Gioia Tauro.</p>
Vicedirettore generale Pandolfo	<p>Risponde che il proprietario, o meglio il gestore che ne ha la concessione, è la MSC, quindi si tratta di una società italiana anche se ha sede principale in Svizzera.</p>
Concolato	<p>Chiede se la privatizzazione dei porti italiani è prevista dalla normativa o se si tratta di una scelta autonoma delle autorità portuali.</p>
Vicedirettore generale Pandolfo	<p>Segnala che, con la nuova riforma, la autorità portuali non possono più gestire in prima persona il porto ma devono procedere ad affidamento in concessione attraverso gara ad evidenza pubblica.</p> <p>Continua illustrando la presentazione dell'azienda e si sofferma sul fatto che l'interporto di Padova è stato individuato dall'Unione europea come "nodo core" a partire dal 2013, ossia come crocevia strategico nelle rotte dei traffici economici, in particolare sull'asse tra il Mar Baltico e il Mar Mediterraneo.</p> <p>Aggiunge che il fatto di essere stati individuati come un corridoio preferenziale è un elemento importantissimo per il sovvenzionamento comunitario; nello specifico questa etichetta ha portato all'interporto, su una progettualità di circa 51 milioni di euro, oltre 15 milioni di euro comunitari a fondo perduto.</p>
Direttore generale Toso	<p>Afferma che il valore attuale di Interporto Padova S.p.A., attestato da valutazione di un perito effettuata in sede di fusione con ZIP Padova, è pari a circa 394 milioni di euro.</p> <p>Spiega che, pertanto, la società ha, negli anni, incrementato il valore dei conferimenti dei soci portandoli a quintuplicarsi.</p> <p>Conclude spiegando che il fatto di aver ereditato le strade dell'area ZIP è un onere ma è anche un onore, perché l'obiettivo è quello di ristrutturarle al meglio per aumentare l'appetibilità del terminal e, quindi, massimizzare il volume d'affari.</p>
Vicedirettore generale Pandolfo	<p>Introduce il tema del c.d. portale OCR, ossia un tratto di passaggio, dotato di scanner di ultima generazione, per i veicoli che trasportano i container verso l'area del terminal; si tratta di un fiore all'occhiello della società perché permette in tempo reale di carpire una serie di informazioni sui clienti (come ad esempio proprietà del TEU, grandezza, possesso dei sigilli di conformità) semplicemente attraverso il passaggio dei camion sotto il portale.</p> <p>Si tratta di un sistema presente solo nei porti del nord Europa, Padova è l'unica realtà italiana ad esserne in possesso.</p>
Direttore generale Toso	<p>Aggiunge che, ormai da diversi anni, un servizio che rendono alla clientela è quello di magazzino, sia in entrata che in uscita per i container; spesso i container TEU vengono depositati dai clienti anche per alcuni mesi nell'attesa che facciano posto nei loro magazzini, senza pagare le eventuali accise doganali.</p>
Gallani	<p>Chiede a quanto ammonta la superficie dell'interporto di Padova dedicata a questa attività di deposito.</p>
Direttore generale Toso	<p>Risponde che l'area di deposito si aggira intorno al 3% o al 4% della superficie dell'interporto.</p>
Berno	<p>Domanda se il servizio di deposito doganale illustrato è a pagamento per le ditte clienti.</p>
Direttore generale Toso	<p>Risponde che, ovviamente, è un'attività a titolo oneroso, ma che i prezzi offerti dall'interporto padovano sono molto concorrenziali rispetto agli standard di altre realtà europee.</p> <p>Aggiunge che nel mese di giugno 2024 verrà montata e messa in funzione la sesta gru elettrica nel terminal e ciò comporterà un abbassamento dei tempi di lavorazione dei container TEU nell'area terminale e, conseguentemente, un incremento della movimentazione e del traffico commerciale; le gru vengono manovrate da remoto.</p> <p>Spiega che la prassi lavorativa dell'azienda è all'avanguardia perché mirano a non sprecare neanche un'ora di attività, difatti il ciclo di lavoro si svolge in modo continuo anche di notte, ciò aiuta ad evitare delle fasi di picco del traffico con congestione di camion e treni in poche ore.</p> <p>Continua affermando che questo sistema di gestione automatica del terminal integrata da varchi senza contatto è integralmente stato messo a punto dai sistemisti dell'azienda e,</p>

	<p>entro fine anno, verrà brevettato e commercializzato sul mercato internazionale con un ulteriore profitto per la società.</p> <p>Illustra che nella progettualità dell'azienda si stima, entro massimo 5 o 7 anni, di instaurare una totale automatizzazione del sistema di intermodalità nell'area terminal e, inoltre, un sostentamento solo attraverso energia elettrica auto prodotta, con eventuale accesso di personale all'area terminal solo per effettuare attività di manutenzione e riparazione; segnala che questi obiettivi di automatizzazione pongono il problema dell'energia, che è un problema che si snoda in una duplice veste ossia quella del costo delle fonti di energia e quello del rischio di black-out dovute a micro interruzioni di energia elettrica che interessano l'intera zona industriale padovana.</p> <p>La soluzione al primo problema è stata raggiunta, grazie anche agli uffici commerciali dell'azienda, con la stipula di contratti di fornitura di energia elettrica estremamente concorrenziali e, soprattutto, con l'installazione di impianti di energia fotovoltaica su estese area dell'interporto; la soluzione al secondo problema è strettamente connessa ai pannelli fotovoltaici perché sono state posizionate anche delle batterie ricaricate dai medesimi che consentono di immagazzinare energia sufficiente per sopperire a momenti di black-out.</p> <p>Chiude l'intervento spiegando che un progetto di investimento riguarderà l'intelligenza artificiale e la sua funzione predittiva delle condizioni meteo al fine di progettare al meglio le fasi di accumulo delle sopra citate batterie rispetto a giornate o periodi con condizioni meteo avverse.</p>
Presidente Tiso	<p>Domanda se la società riesce a programmare anticipatamente tutti i camion in entrata e in uscita dal terminal.</p> <p>Chiede, inoltre, se è ancora presente un sistema in uscita su un unico binario ferroviario.</p>
Direttore generale Toso	<p>Risponde che è impossibile prevedere il flusso di camion autotrasportatori in entrata nel terminal dell'interporto; il sistema elaborato dall'azienda ci fornisce un dato statico e presuntivo sul flusso in entrata tenendo anche conto delle condizioni del mercato e del dato storico.</p>
Tarzia	<p>Chiede un chiarimento sul fatto che non ci siano delle prenotazioni da parte di coloro che trasportano i container.</p>
Direttore generale Toso	<p>Espone che l'interporto è come un negozio, pertanto è aperto al pubblico e non lavora attraverso prenotazioni dei clienti. Spiega che le convenzioni e gli accordi si instaurano tra la ditta produttrice e le ditte organizzatrici del traffico delle merci, ossia gli spedizionieri.</p> <p>Aggiunge che l'azienda conosce effettivamente i container in arrivo solo con un margine di 48 ore di anticipo, ma non si hanno notizie sulle spedizioni programmata a lungo termine.</p> <p>Con riferimento alla domanda sul binario unico, risponde che per il raddoppio del binario occorrono oltre 60 milioni di euro e questo è un costo che Interporto Padova S.p.A. non può sobbarcarsi.</p> <p>Inoltre, ribadisce che il secondo binario è un eventuale rischio alla sicurezza in caso di deragliamenti perché verrebbe costruito a circa un metro di distanza dall'esistente.</p> <p>Spiega che per ovviare al problema di fattibilità del secondo binario l'azienda si è recata a Roma a colloquio con RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. provando a intavolare una trattativa per ottenere gli stessi risultati economici della costruzione di un'ulteriore binario, ossia effettuare un incremento delle corse giornaliere dei convogli portandole dalle attuali 18 a 60 corse in arrivo e in partenza.</p>
Tarzia	<p>Chiede quanti treni passano dall'Interporto di Padova.</p>
Direttore generale Toso	<p>Risponde che l'interporto accoglie circa 8000 treni all'anno.</p> <p>Continua sottolineando che il raddoppio dei binari non è la soluzione al problema perché essenzialmente l'interporto ha un problema di spazi, e un ulteriore binario farebbe anche aumentare il numero di container TEU nell'area terminal; la soluzione per accresce il fatturato deve rinvenirsi in un aumento delle corse giornaliere e in una contestuale riduzione dei tempi di sosta dei container TEU nella medesima area.</p>
Tarzia	<p>Domanda se la mancata realizzazione della "gronda sud", ossia lo snodo ferroviario che in origine doveva collegare l'interporto alla linea Bologna-Padova, è stata un danno per l'attività dell'interporto.</p>
Direttore generale Toso	<p>Conferma che si tratta di una opera che, purtroppo, è stata cassata dal piano regionale dei trasporti che avrebbe portato sicuri benefici all'attività della società.</p> <p>Auspica, qualora il volume dei traffici dovesse aumentare fino a triplicare o addirittura a quadruplicarsi, che si torni a pensare alla realizzazione della "gronda sud".</p>
	<p>Alle ore 17.25 escono i consiglieri Cappellini e Cavatton.</p>
Gallani	<p>Chiede, alla luce di tutti gli aspetti positivi dell'azienda enunciati durante la riunione, se ci sono anche degli aspetti negativi o delle lacune.</p>
Direttore generale Toso	<p>Risponde, in primo luogo, che gli aspetti pregevoli dell'azienda non sono ancora terminati; ad esempio segnala che si tratta di una società molto attenta alle politiche delle pari opportunità e ciò è dimostrato anche dal fatto che dal mese di marzo sarà incaricato un nuovo responsabile generale del terminal e che si tratta di una donna.</p>

	Conclude dicendo che, come in ogni organizzazione, ci sono dei difetti e che lavorano costantemente per fronteggiarli e per migliorarsi.
Presidente Pasqualetti	Evidenzia che un problema che affligge la società è quello della sicurezza dell'area del terminal. Aggiunge che un obiettivo prefissato, anche alla luce del futuro progetto di automatizzazione, è quello di incrementare la forza lavoro con un aumento delle assunzioni.
Direttore generale Toso	Si ricollega a quanto detto dal Presidente Pasqualetti specificando che il problema dei furti è un tema molto complesso. Spiega che i container e i semirimorchi vengano assaliti nel punto di contatto tra l'interporto e il parco Roncayette e che per combattere questa piaga si è dovuto fare ricorso alla vigilanza privata in pianta stabile. Segnala, però, che la vigilanza privata ha un costo esorbitante a causa dell'area che dovrebbero coprire, cosicché si sta valutando anche un progetto avanguardista che prevede l'utilizzo di droni per la sorveglianza. Conclude affermando che hanno provato a chiedere a RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. un contributo per la costruzione di una recinzione ma hanno ricevuto un diniego in tal senso.
	Alle ore 17.30 escono i consiglieri Meneghini e Cruciato.
	Alle ore 17.32 entra la consigliera Cappellini.
	Alle ore 17.33 escono i consiglieri Berno e Bruni.
Tarzia	Chiede come è fatto un container TEU al suo interno.
Vicedirettore generale Pandolfo	Risponde che un container ha sempre le pareti e il tetto in metallo, esattamente come si vede dall'esterno, mentre la pavimentazione è sempre in legno. Aggiunge che i container, soprattutto quelli destinati all'esportazione intercontinentale, devono essere sottoposti a rigorose procedure di pulizia e lavaggio per evitare contaminazioni degli ecosistemi stranieri.
	Alle ore 17.40 esce il consigliere Moneta.
Gallani	Chiede, in primo luogo, quali progetti sono in cantiere per l'ultimo miglio. Domanda, infine, quali sono gli obiettivi per rendere più green la zona industriale in coerenza con quanto previsto dal piano del verde varato dall'amministrazione comunale.
Direttore generale Toso	Risponde che è a conoscenza del fatto che le zone industriali sono quelle in prima linea sia per la produzione economica di una città ma anche per le emissioni inquinanti; per tale motivo Interporto Padova S.p.A. è sempre in prima linea nei tavoli di confronto con l'amministrazione comunale per pianificare delle politiche di miglioramento dei standard ecologici. Conclude dicendo che la mitigazione delle emissioni è un progetto già in essere grazie alla elettrificazione del sistema di intermodalità.
Concolato	Chiede perché l'azienda non comincia a pensare di fornire dei servizi di consulenza in tema di politiche green, visti i risultati ormai raggiunti, ad altre aziende del settore oppure alle loro stesse aziende clienti.
	Alle ore 17.45 esce la consigliera Gallani.
Direttore generale Toso	Spiega che la società ha già iniziato a fornire dei servizi informativi, tuttavia non è nei piani della società quello di offrire servizi di consulenza su tali tematiche ecologiche, anche perché non rientra nella loro ragione sociale.
Presidente Tiso	Alle ore 17.50 considerato che non vi sono ulteriori richieste di intervento, ringrazia i partecipanti e chiude la seduta.

Il segretario verbalizzante
Mattia Magnolia

Il Presidente della II Commissione
Nereo Tiso