



VERBALE DELLA CONSULTA 3B RIUNIONE DEL 29 GENNAIO 2024

La Consulta 3B si è riunita in seduta pubblica, in presenza, nella sala “E. Ferazza” al primo piano del Centro Civico di via Boccaccio n° 90, lunedì 29 gennaio alle ore 20.45.

Si procede alla verifica della presenza dei membri della Consulta:

| | <i>Presente</i> | <i>Assente giustificato</i> | <i>Assente non giustificato</i> |
|--|-----------------|-----------------------------|---------------------------------|
| Brahim Azakay | | X | |
| Casetto Fabio - Presidente | X | | |
| De Antoni Mattia | X | | |
| La Caria Mariapaola - Vice Presidente | X | | |
| Mazzucato Franco | X | | |
| Meo Barbara | X | | |
| Moressa Iole | X | | |
| Padrini Roberto | X | | |
| Siciliano Giuseppe Maria | | X | |
| Soncin Enrico | X | | |
| Buso Daniele - Vice Presidente (minoranza) | X | | |
| Corbo Antonio | X | | |
| Grigoletto Paolo | | X | |
| Ravazzolo Alessandro | X | | |
| Rizzato Andrea | X | | |
| Varricchio Enrico | X | | |

Il Presidente, verificato il raggiungimento del numero legale dei consultieri presenti, apre la seduta e chiede alla Vice Presidente Mariapaola La Caria – che accetta – la disponibilità alla stesura del verbale che sarà sintetico.

Si passa alla trattazione dei punti all'ordine del giorno.

Il Presidente presenta il sommario dei punti all'ordine del giorno:

1. RESOCONTO RIUNIONE ULTIMO TAVOLO TERRITORIO.
2. INCONTRO CON L'ASS. RAGONA CIRCA LA MOBILITÀ/VIABILITÀ NEL TERRITORIO DELLA CONSULTA 3B, CON AGGIORNAMENTI SUL SIR3.
3. BILANCIO PARTECIPATO 2024 - AGGIORNAMENTI.
4. NOTIZIE DAL TERRITORIO E COMUNICAZIONI DELLA PRESIDENZA.



1. Resoconto dell'ultima riunione del Tavolo Territorio.

Il Presidente Casetto riferisce circa la partecipatissima riunione del 22 gennaio scorso in cui erano presenti trentina di cittadini attivi con proposte interessanti, le quali sono state sintetizzate come di seguito:

Area ex-IRA davanti "ai ciosoti" – Proposte:

- strada ciclopedonale e anche carrabile che arriva fino al metrobus e con "rotondina" (accesso per disabili e mezzi di soccorso);
- solo sentiero ciclopedonale con panchina e alberi, con alla fine impianti sportivi o strutture ricettive;
- piastre sportive che devono essere date in gestione (problemi di sicurezza e di manutenzione);
- stradina e orti sociali a destra e sinistra (richiesta da molti cittadini del Quartiere).

Sintesi inviata al Comune: più verde possibile, sicurezza e spazi allo sport. Porre comunque attenzione alla connessione con Via Cavacio.

Parere comunale: la strada carrabile, che avrebbe una lunghezza stimata di circa tra i 150 ed i 200 metri, avrebbe un costo insostenibile per le casse comunali, pertanto si opterà per una ciclo-pedonale di collegamento alla fermata del Metrobus. Connessione con via Cavacio da verificare a palazzina c.d. "Residenza Cavacio" (by "Furlan Abitare") completata.

Problema parcheggi nel rione San Camillo – Proposte:

- dissuasori (parcheggi a pagamento, cartelli, etc.);
- parcheggio convenzionato.

Sintesi inviata al Comune: si chiede maggiore presenza di Vigili Urbani a multare le auto in sosta vietata e la realizzazione di una convenzione tra Ospedale e Comune per un'area sosta per dipendenti.

Risposta del Comune: a breve partirà il servizio navetta di BusItalia per medici e infermieri che non trovano parcheggio, un problema che esiste da ormai quasi 30 anni, che ora spinge l'azienda a provare ad incentivare il trasporto pubblico. Busitalia Veneto, Società del Polo Passeggeri del Gruppo FS Italiane, lancia due nuovi servizi su prenotazione dedicati al personale che opera presso l'Azienda Ospedaliera e l'Istituto Oncologico Veneto di Padova. Per incentivare l'utilizzo dei nuovi servizi, è stata introdotta una promozione speciale: il prezzo del biglietto per fruire di tali servizi è fissato a soli 0,50 euro ed è disponibile fino ad esaurimento fondi disponibili messi a disposizione dal Comune di Padova.

Intervento del cittadino Leopoldo Sartori: sarebbe importante la presenza dei Vigili Urbani anche davanti la "Scuola Don Bosco" e la "Scuola Inglese". Il Presidente risponde che, non appena la Scuola Inglese presenterà al Comune il progetto di espansione, la conditio sine qua non per realizzarla sarà quella di creare all'interno della loro area i parcheggi.



2. Incontro con l'Ass. Ragona circa la mobilità/viabilità nel territorio della Consulta 3B, con aggiornamenti sul SIR3.

Il Presidente riferisce che l'Ass. Ragona non può raggiungerci in quanto impegnato in Consiglio Comunale dove verranno trattate delle Delibere del suo Settore. La Consulta riceverà le istanze dei cittadini e le invierà all'Assessore. Propone quindi di anticipare il punto 4 all'O.D.G. che tratta le tematiche di cui si sarebbe discusso con l'assessore Ragona.

3. Bilancio Partecipato 2024 – Aggiornamenti.

Il Presidente Casetto ringrazia e passa la parola al Consultiere Enrico Soncin per condividere gli aggiornamenti sul Bilancio Partecipato 2024.

Il Consultiere Soncin informa che le Linee Guida sono state trasmesse al Comune, così come proposte in Consulta e che sono state specificati alcuni elementi di seguito riportati:

- Installazione tavolo da ping-pong (o in piazzetta Forcellini o nel parchetto di Via Forcellini vicino al baracchino di vendita del pesce).
- Bacheca della Consulta di Quartiere in Piazzetta Forcellini.
- Targa luogo-simbolo perduto del Quartiere: coinvolgeremo lo storico Angelo Cecchinato per individuare il punto dove collocarla, un'ipotesi rievocativa proposta dal Presidente Casetto è quella dell'ex stabilimento "Aperol".
- Bando "Carnevale": oggi è stato pubblicato il Bando per le iniziative relative al Carnevale che scadrà il 6 febbraio.
- Per i contributi diretti non è stato ancora deciso alcunché, si potrà definire nel prossimo Tavolo Comunità.
- Il contributo ai Servizi Sociali è stato definito nei termini monetari ma non per i contenuti. Da verificare con l'Assessora Colonnello.

4. Notizie dal Territorio e Comunicazioni della Presidenza.

Il Presidente Casetto aggiorna e riferisce su alcune questioni territoriali:

- P.U.A. FORCELLINI (vie Colleoni, De Castro, Pinton): i proponenti sono cambiati e sono stati modificati i progetti dei nuovi edifici (il Piano era comunque già stato approvato), che prevede una migliore mitigazione con l'edificato esistente. A breve vedrà rilasciato il permesso di costruire e partiranno i lavori in maniera progressiva.
- NUOVI EDIFICI TRA VIA ZACCONI E VIA BOCCACCIO: per effetto di un accordo pubblico-privato, gli aventi diritti edificatori sull'area del nuovo Parco Milkovich si vedranno calare i loro volumi edificatori nell'area all'incrocio tra le vie Boccaccio e Zacconi (zona già da anni edificabile) che è stata proposta dal Comune come risultato finale di un accordo per ampliare il suddetto Parco all'Arcella.



Comune di Padova

Consulta 3B (Forcellini, Terranegra, Camin, Granze, ZIP)



- **ZONA IRIS:**

- è stato effettuato un sopralluogo con tecnici APS, gli Assessori Bressa e Ragona ed i Presidenti delle Consulte 3B (Casetto) a 4A (Giacon) per definire la nuova area cani nell'Parco Iris che sarà più grande, più sicura e con panchine in più;
- nuova destinazione dell'area ex Irpea in fondo a via Cavacio: previsione di nuovi stalli parcheggio (max 15) + rifacimento isola ecologica + accoglimento da parte del Comune dell'ipotesi di creare circa 30 orti sociali a Nord, mentre a Sud si amplierà il Parco Iris; imminente connessione tra via Ongarello e via Cavacio a cura di "Furlan Abitare" (accordo A021) previo studio del Settore Mobilità; la stradina tra via Cavacio e la ciclabile/metrobus sarà ricoperta di stabilizzato.

Intervento di un cittadino di via Cavacio: concorda sugli stalli, il numero non è sufficiente ma è comunque meglio di niente. Apprezza, inoltre, la mobilità probabilmente circolare tra via Ongarello, via Cavacio e le altre vie.

Intervento del Consultiere Rizzato: ringrazia per il lavoro svolto e propone di verificare se si possono in qualche modo vincolare i parcheggi ai residenti di via Tivaroni e via De Vit. Il Presidente Casetto propone un incontro in loco per verificare un progetto di fattibilità con il Consultiere.

- **AREA EX-IRA:** il Comune non dispone delle risorse per realizzare una strada asfaltata con le strutture connesse; pertanto, si prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale di connessione tra via Forcellini e la nuova fermata del SIR3. Il percorso in stabilizzato di collegamento con via Cavacio verrà valutato soltanto dopo che "Furlan Abitare" avrà terminato la palazzina c.d. "Cavacio" i cui lavori dovrebbero iniziare verso marzo.
- **EDIFICIO VIA BOCCACCIO:** non vi sono state intrusioni come stato sospettato da alcuni. Su richiesta del Presidente Casetto, per sincerarsi, è stato svolto dalla Polizia Municipale un sopralluogo con il gruppo cinofilo e non sono state trovate né sostanze stupefacenti né segni di pernottamenti. Il Piano del Governo, cabina di regia con Prefetture e Comuni, relativo a centri accoglienza per profughi/immigrati, non può essere attivato per questo edificio.
- **VIA VIGONOVESE:** il presidente Casetto ha spiegato per filo e per segno tutta la procedura necessaria per attivare i lavori ed ha informato la cittadinanza che - passato l'inverno - verranno installati l'archetto e la segnaletica verticale, disegnate la bikeline e la segnaletica orizzontale, il tutto come concordato con l'ing. Benvenuti durante l'ultimo sopralluogo coi residenti.

Intervento del sig. Paolo Giaccon: espone un'ulteriore criticità emersa con le asfaltature di metà strada perché in questo momento le strisce pedonali sono solo da una parte della carreggiata. Chiede, altresì, che siano effettuati il più presto possibile i lavori in quanto spesso succedono incidenti più volte segnalati.

- **VIA ASCONIO PEDIANO:** il Settore ha confezionato la soluzione frutto del percorso partecipato, siamo in attesa che arrivi in Consulta per essere descritta. Una volta avute tutte le informazioni si convocherà un Tavolo Territorio con i residenti per condividere la soluzione trovata.

Il Presidente Casetto dà ora la parola ai cittadini intervenuti per il confronto con l'assessore Ragona e rassicura sul fatto che le istanze saranno inoltrate allo stesso Assessore:

Intervento della cittadina Liliana Gori che consegna del materiale da trasmettere all'Assessore Ragona e pone 2 domande al medesimo sul SIR3 chiedendo che vengano a lui inoltrate:

1. Qual è la reale situazione di via Morgagni? Saranno abbattuti i 40 tigli? Dal progetto esecutivo si evince che saranno tagliati. È la stessa fine degli alberi della Passeggiata



Comune di Padova
Consulta 3B (Forcellini, Terranegra, Camin, Granze, ZIP)



Bianchini? Il Metrobus in quell'area viaggerà a batteria, ma c'è comunque la necessità di scavare oltre 40 cm, in questo modo si tagliano le radici degli alberi che moriranno.

2. Come è andata a finire la faccenda dell'ANAC? In aprile 2023 ha deliberato che la gara di aggiudicazione dei lavori è illegittima.

Il Presidente Casetto specifica ulteriormente come opera la Consulta: il verbale viene spedito al Comune che lo pubblica sul sito istituzionale Padovanet. Inoltre, le istanze vengono inviate direttamente all'Assessore di competenza. Tutta la documentazione consegnata dal Comitato verrà scannerizzata e spedita all'Assessore Ragona come richiesto, mentre gli originali cartacei possono essere consultati c/o Ufficio della Consulta.

Intervento cittadino Paolo Bevilacqua che rappresenta il Dott. Alessandro Angrilli Presidente "Comitato Difesa Alberi e Territorio":

1. Sono già stati abbattuti 400 alberi a Voltabarozzo, alla fine saranno abbattuti 480 alberi, ossia 1.000.000 Kg di CO₂. I 10.000 alberelli piantati (alcuni già morti) assorbirebbero pochissimi chili di CO₂ all'anno: come pensa l'Assessore di compensare le emissioni di CO₂? Può rassicurare i cittadini sull'abbattimento dei tigli di Via Morgagni?

2. Le 12.000 persone trasportate dal Metrobus potrebbero essere trasportati da nuovi autobus elettrici che costerebbero molto meno. Come sono stati calcolati i numeri nelle ore di punta portate dalle nuove linee del tram? Con quale metodo?

3. Nella pubblicità istituzionale si dice che le due linee toglieranno molte migliaia di auto dalla strada: quali sono i metodi utilizzati per calcolare i numeri delle auto?

Intervento di Gino De Paolis del "Comitato vittime del Metrobus": il Metrobus ha già fatto 4 morti. Il Sindaco dell'Aquila ha tolto la monorotaia mentre il Comune di Padova continua ad andare avanti ad utilizzare un tipo di rotaia estremamente pericolosa. Come mai a L'Aquila stanno togliendo questa monorotaia? Cosa ne pensa di queste morti l'Assessore? Chiedono giustizia e ancora non c'è nulla.

Intervento di un pasticciere con l'attività a Voltabarozzo che lamenta ripercussioni economiche laddove passa il Metrobus.

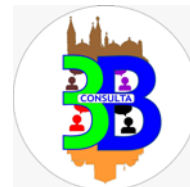
Intervento di Lucio Belloni: trova positivo il risultato del lavoro sull'Area Ex IRA, soprattutto per la prospettata nascita di nuovi orti sociali. Sul Metrobus, sostiene che deve cambiare il nostro stile di vita che non può più essere vincolato all'auto.

Intervento del Vicepresidente di Minoranza Daniele Buso: capisce l'animazione dei cittadini che hanno partecipato alla seduta che non hanno trovato l'assessore Ragona. Accusa il Dott. Belloni di fare un comizio da esponente della maggioranza. Chiede, inoltre, di inserire gentilmente a verbale che il Centro-Destra aveva votato contro questo tipo di tram su rotaie (documento/parere consegnato al Presidente Casetto e allegato al presente verbale).

- **EVENTI:** per tutti gli eventi consultare la pagina Facebook della Consulta nella quale vengono pubblicate le iniziative territoriali che ci vengono segnalate/proposte.
- **PRO MEMORIA:** si ricorda che la Consulta richiede a cittadini e associazioni di comunicare le iniziative sul territorio (con una mail a consulta3b@comune.padova.it) e si impegna, per quanto possibile, a promuoverle via Facebook e via e-mail. È sempre attivo lo sportello di ascolto ogni martedì mattina dalle 10.00 alle 12.00, nella saletta al piano terra del centro civico di via Boccaccio n°80.



Comune di Padova
Consulta 3B (Forcellini, Terranegra, Camin, Granze, ZIP)



La prossima seduta della Consulta 3B si terrà verso fine febbraio 2024 (luogo e data verranno comunicati per tempo). Il Tavolo Comunità si riunirà indicativamente l'8 febbraio, mentre per la riunione del Tavolo Territorio seguirà convocazione.

La seduta si conclude alle ore 22:45.

La Segretaria Verbalizzante

Mariapaola La Caria

Il Presidente

Fabio Casetto



Comune di Padova

Il Vice Presidente del Consiglio

Padova, 16 gennaio 2023

AL SIG. PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

AL SIG. MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

AL SIG. MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

AL SIG. MINISTRO PER GLI AFFARI EUROPEI, IL SUD, LE POLITICHE DI
COESIONE E IL PNRR

ALL'ON. GALEAZZO BIGNAMI SOTTOSEGRETARIO DI STATO AL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

ALL'ON. EDOARDO RIXI SOTTOSEGRETARIO DI STATO AL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

ALL'ON. TULLIO FERRANTE SOTTOSEGRETARIO DI STATO AL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

ALL'ON. MAURIZIO LEO VICE MINISTRO AL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

ALL'ON. LUCIA ALBANO SOTTOSEGRETARIO DI STATO AL MINISTERO DELL'ECONOMIA E
DELLE FINANZE

ALL'ON. FEDERICO FRENI SOTTOSEGRETARIO DI STATO AL MINISTERO DELL'ECONOMIA E
DELLE FINANZE

ALL'ON. SANDRA SAVINO SOTTOSEGRETARIO DI STATO AL MINISTERO DELL'ECONOMIA E
DELLE FINANZE

E, PER CONOSCENZA:

AL SIG. PRESIDENTE DELLA REGIONE VENETO

AL SIG. SENATORE ANDREA OSTELLARI

AL SIG. SENATORE ADOLFO URSO

ALLA SIG.RA SENATRICE ANNA MARIA BERNINI

AL SIG. SENATORE ANTONIO DE POLI

ALL'ON. MASSIMO BITONCI

ALL'ON. PIERGIORGIO CORTELLAZZO

ALL'ON. ELISABETTA GARDINI

ALL'ON. ARIANNA LAZZARIN

ALL'ON. ALBERTO STEFANI

OGGETTO

Richiesta d'intervento per evitare vengano dilapidati 6 <00 milioni di fondi pubblici per le nuove linee tramviarie della Città di Padova, unico comune al mondo a investire nella dismessa tecnologia Translohr.

Illustrissimi,

Vi scrivono i sottoscritti componenti il Consiglio Comunale di Padova desiderosi di portare alla Vostra attenzione una vicenda di mala amministrazione che rischia di comporre un nuovo, orribile capitolo nella già troppo lunga storia degli sperperi di denaro pubblico in Italia.

L'enormità dei finanziamenti necessari previsti (600 milioni di euro) e in parte già impegnati dai governi precedenti l'attuale, giustifica il nostro timore di trovarci di fronte a uno di quegli errori, clamorosi e annunciati, che una volta emersi riempiono le cronache per mesi, prima di essere consegnati al giudizio dei posteri, dove restano a gridare vendetta in eterno.

Un destino che appare tristemente inesorabile ma, col Vostro intervento, può ancora essere sventato.

Vi invitiamo pertanto a prendere visione delle argomentazioni sotto riportate, per poi intraprendere qualunque azione riterrete, a Vostro giudizio, necessaria nell'interesse della Città di Padova, dei suoi abitanti e di tutti i contribuenti italiani.

LA STORIA DEL TRAM DI PADOVA

Padova ad inizio anni 2000 optò per un tram sperimentale della francese Lohr, su gomma, con guida su monorotaia esclusiva, che parve all'epoca innovativo e con vantaggi sul tram classico su binari con ruote di ferro.

Padova redasse all'epoca piani per tre linee di trasporto pubblico (SIR1, SIR2 E SIR3), avviando poi la realizzazione di una sola linea, la SIR1. Tale realizzazione poi si rivelò estremamente difficoltosa, richiedendo cinque anni di lavoro ai tecnici padovani e francesi e cinque anni di lavori stradali complessi e molto disagiati per una città antica come Padova, priva di grandi viali di scorrimento.

Nel 2007 s'avviò un primo tratto della linea SIR1, poi completata nel 2009.

Il progetto Translohr si rivelò però fallimentare: nel mondo, oltre a Padova e Venezia, sono state vendute solo cinque linee e la Lohr fallì; fu poi poi salvata (2012) dallo Stato e dalla Alstom che rilevò il settore tram, chiudendone poi, nel 2018, la produzione per assenza di commesse.

IL TRANSLOHR A PADOVA SULLA LINEA SIR1

Il Translohr, progetto risalente agli anni '90, con basi tecnologiche obsolete rispetto a quelle odierne, negli

anni d'esercizio sulla linea SIR1 si è rivelato un mezzo costosissimo, funestato da una serie infinita di problemi e bisognoso di continue, costosissime manutenzioni.

L'anomala rotaia centrale a due cunette ha provocato un numero incalcolabile di incidenti, di cui 3 mortali e centinaia di feriti, anche gravi, tanto da rendersi necessario attivare l'ancor vigente divieto di circolazione delle biciclette in vari tratti stradali ad uso promiscuo.. Inoltre la tecnologia impiegata impedisce al mezzo di deviare dalla sua sede obbligata anche di un solo centimetro, fatto che, per qualsiasi inconveniente o rottura, determina blocchi totali dell'intera linea e richiede l'intervento di una trattrice per il suo spostamento o il traino in deposito.

Con il blocco di un mezzo, tutti i tram che seguono debbono fermarsi alla prima fermata utile, senza accostarsi l'uno all'altro, perché si determinerebbe altrimenti un sovraccarico di linea che comprometterebbe tutto il sistema.

Blocchi prolungati fermano quindi 12 mezzi con i loro 12 autisti, richiedono l'immediata messa in servizio di 12 o più bus sostitutivi con i relativi 12 autisti.

Questo tram richiede quindi di avere sempre a disposizione una flotta di almeno una dozzina di bus sostitutivi con relativi autisti. Quindi un blocco totale arriva ad impegnare 24 mezzi e 24 autisti!

Se si aggiungessero le linee SIR2 e SIR3 la flotta sostitutiva necessaria salirebbe ad una cinquantina di mezzi, con relativi autisti. Ed un ipotetico blocco totale delle tre linee impegnerebbe 100 mezzi e 100 autisti con un costo immenso per la collettività! Tutto ciò non accadrebbe con i bus elettrici in quanto non hanno guida vincolata .

PROGRAMMI FUTURI

Il Comune di Padova nel 2017 riprende i programmi per nuove linee di trasporto pubblico, ma senza rivederli in chiave moderna, mantenendo l'impostazione di inizio anni 2000, nonostante i progressi tecnologici che hanno interessato il trasporto pubblico.

I vecchi progetti SIR 2 e SIR3, sommariamente aggiornati, sono ripresentati al Ministero per acquisire velocemente la disponibilità di nuovi finanziamenti anche nel quadro del PNRR.

Tali progetti sono, come di seguito esplicitato, oggi tecnicamente inadeguati ed economicamente insostenibili.

COSTI PREVENTIVATI

Per la linea SIR3 (5,4 km) il preventivo è di 97 milioni, con un finanziamento ministeriale di 56 milioni, il resto (41 milioni) a carico del Comune di Padova.

Per la linea SIR2 (17,5 km) il preventivo è di 335 milioni, 97 finanziati dal Ministero e 238 dal PNRR.

I costi globali preventivati per le due linee assommano quindi a 432 milioni di cui:

- 132 milioni per l'acquisto dei tram;
- 300 milioni per la realizzazione delle infrastrutture e lavori vari.

A fronte di detti costi sono complessivamente disponibili 153 milioni di finanziamenti ministeriali e 238 di PNRR. La parte rimanente (oltre agli inevitabili aumenti dei costi) dovrebbe essere finanziata dal Comune di Padova

IL MERCATO ODIERNO E I MEZZI ALTERNATIVI

I costi dei tram, già enormi e fuori mercato, sono nel frattempo aumentati.

- nel preventivo SIR2 un tram a 4 casse aveva un costo di 2,6 milioni di euro, ora salito con il recente contratto a 4,8 milioni;
- nel preventivo SIR3 un tram a 3 casse costava 2,2 milioni, ora il costo è salito a 3,8 milioni.

Per ulteriore confronto si cita che Milano ha recentemente acquistato modernissimi tram Stadler a 3 casse al prezzo di 2,1 milioni, quasi metà di un analogo Translohr, pur essendo il Translohr/Alstom (Padova) un mezzo molto più leggero di un tram classico.

Tali costi abnormi sono dovuti al fatto che Padova è l'unica città al mondo a volere il Translohr, e quindi l'unica città al mondo per la quale Alstom dovrà ricostruire la linea di produzione smantellata nel 2018.

La città si trova perciò in posizione di totale sudditanza rispetto ad Alstom, ed è obbligata quindi a pagare qualsiasi cifra e subire qualsiasi clausola richiesta dalla compagnia, monopolista di tale tecnologia...dismessa!

L'AUMENTO DEI COSTI

Per effetto dell'aumento dei costi dei singoli tram, come emerge dal recente contratto sottoscritto da Padova con Alstom il costo dei previsti 37 tram diventa di 182 milioni, con un maggior onere di 50 milioni sul preventivato.

Quanto ai 300 milioni dei vari lavori stradali preventivati a prezzi 2018/2019 e visto l'incremento dei prezzi del settore opere pubbliche, è da ritenersi prudenziale un 40-50% di maggior spesa (circa 120 milioni).

Si ha oggi, quindi, una maggiore spesa globale di 170 milioni milioni che porta ad un costo globale di circa 600 milioni per i 23 km di linee padovane, cioè 26 milioni a km! Piu' del doppio del costo medio/Km di una nuova autostrada a 3+3 corsie e la meta' del costo medio/Km della metropolitana di Milano!

NUOVI DEBITI

Le analisi sui maggiori costi sono confermate dallo stesso Comune di Padova che ha fatto lo scorso mese ricorso ad un prestito BEI di 43,5 milioni di euro, di cui 34 milioni per finanziare il SIR3 e 9,5 per ammodernare/restaurare i vecchi tram del SIR1.

Padova ha cioè aggiunto ai 56 milioni di finanziamenti ministeriali per il SIR3 i 34 della BEI, portando a 90 milioni i finanziamenti per questa sola sola linea, debiti che da ora a fine opera - nel 2026/2027 - certo cresceranno ulteriormente.

Una domanda è lecita: se per una linea di soli 5 km si sono già chiesti 34 milioni di ulteriori finanziamenti, per la ben più complessa linea SIR2 di 17,5 km quanti altri finanziamenti dovranno essere chiesti da Padova?

MEZZI ALTERNATIVI

Come spiegato sopra, solo per l'acquisto dei tram spenderemmo 182 milioni, con un maggior onere di 50 milioni sul preventivato, con i bus elettrici di ultima generazione (18 o 24 metri) ne spenderemmo solo 45 risparmiandone ben 137.

La linea SIR3: con **7 bus elettrici** da 18 metri dal costo di 6 milioni e senza grossi lavori stradali avrebbe un costo complessivo attorno ai 15 milioni o poco più, mentre con i Translohr costerebbe ben più di cento milioni.

La linea SIR2: **30 bus elettrici** costerebbero 32 milioni e con i lavori strutturali la linea potrebbe realizzarsi con 45/50 milioni di euro. E non 450!

LE ALTRE CITTA'

Nel mondo del trasporto urbano cittadino di superficie è oggi assolutamente **preferito l'utilizzo di bus/filobus elettrici a ricarica e di bus a idrogeno.**

In Italia ci sono vari piani approvati per nuove linee con bus elettrici finanziate dal PNRR, così come piani d'acquisto generalizzati di bus elettrici e di bus a idrogeno per sostituire vecchi mezzi inquinanti.

La città di **Bari** (una volta e mezzo Padova per numero di abitanti) realizzerà quattro nuove linee per una lunghezza complessiva di 60 chilometri, linee finanziate dal PNRR per 159 milioni.

Ciò determina che il costo per Bari sarà di soli 2,65 milioni a km, ovvero **dieci volte meno del costo di Padova.**

Imitando Bari, Padova spenderebbe soli 60 milioni, non 600 milioni!

Oltre a Bari, abbiamo, sempre con bus elettrici:

- ⑩ Taranto, 50 km di linee a 5,2 milioni a km,
- ⑩ Trento 14 km a 0,9 milioni a km,
- ⑩ Piacenza 10,5 km a 2,5 milioni al km,
- ⑩ Bergamo 29,7 km a 2,8 milioni a km.

Invece Venezia, unica altra città italiana ad aver adottato il sistema Translohr per due linee, dopo la realizzazione della prima (Favaro Veneto-piazzale Roma) ha deciso di rinunciare alla seconda e di investire sui bus a idrogeno per l'extraurbano ed elettrici per l'urbano.

A Trento il Navip – Nucleo di analisi e valutazione degli investimenti pubblici – ha cancellato il progetto di un tram classico sempre di Alstom, per 8 chilometri di linea ed un costo di 280 milioni: 35 milioni a Km!! A Trento sta partendo linea con bus elettrici di 14 chilometri che costerà 0,9 milioni a km!

Ma a Padova un "Navip" non c'è!

Fuori dall'Italia, Zurigo ha contrattato con il produttore svizzero Hess la fornitura di 166 bus/filobus elettrici a ricarica, a seguito di gara internazionale, per un valore di circa 330 milioni di euro, comprensivo d'impianti di ricarica e service di assistenza.

Zurigo avrà un costo a mezzo di 1,9 milioni, mentre Padova spenderebbe complessivamente ben 16,2 milioni a singolo mezzo, 8 volte più di quanto spende Zurigo!

E mentre Zurigo spende per mezzi modernissimi, Padova spende per mezzi dall'impianto tecnologico anni '90!

IL TRAFFICO PREVISTO

Padova ha certificato in 144.000 unità giornaliere le previsioni dei trasportati, previsione doppia dei 78.000 trasportati ogni giorno e certificati da Firenze per le due sue linee tramviarie classiche a binario.

La previsione di Padova è pertanto gravemente irrealistica che **rende irrealistiche tutte le ulteriori analisi tecniche che Padova ha fornito al Ministero.**

ANOMALIE DOCUMENTALI

Riportiamo a seguire alcune anomalie da noi rilevate nei documenti che fino ad oggi sono stati prodotti dal Comune di Padova e da A.P.S. Holding, società interamente controllata dal Comune di Padova, cui è stata affidata la realizzazione di SIR 2 e SIR 3.

1 - Nella documentazione per il Ministero è assente, contrariamente a quanto previsto dalla normativa, ogni confronto tecnico fra il Translohr e tutti gli altri moderni mezzi di trasporto pubblico urbano.

2 – Mancando i confronti, Padova ha proseguito sulla sua scelta del Translohr d'inizio anni 2000, non organizzando aste pubbliche per la scelta dei mezzi (affidamento diretto ad una unica azienda, Alstom)

3 –stante l'enorme spesa in questione, la mancanza d'aste è in contrasto con quanto previsto dal decreto approvato in Consiglio dei Ministri che prevede l'obbligo di documentare accuratamente le eventuali assegnazioni in house, sottoponendole all'approvazione degli organi competenti.

4– La firma del contratto per i tram da parte di A.P.S. HOLDING, società controllata dal Comune di Padova, è irregolare perché largamente anticipata rispetto al completamento dell'iter autorizzativo attestante la definitiva eseguibilità dell'opera e tutto ciò con chiara inosservanza dei corretti piani cronologici.

5 - Il contratto prevede tutti pagamenti anticipati rispetto all'arrivo dei tram a Padova: una contrattualistica certamente impropria, contraria a prassi internazionali. Si sarebbe dovuto predisporre un meccanismo di fidejussioni bancarie confermate ed irrevocabili di primarie banche fatte rilasciare da APS in favore di Alstom e compensate da analoghe contro-fidejussioni irrevocabili e confermate rilasciate da Alstom per controgarantire Padova da tutti i rischi di non corretta esecuzione della commessa.

Tutto questo con testi fideiussori già controllati e vincolanti, espressamente inseriti in contratto!

6 - Si trovano in contratto anche clausole per garanzie bancarie dal “testo *RAGIONEVOLMENTE accettabile da APS*”, formula assurda e possibile clausola d'invalidità contrattuale.

7 – Alstom garantisce vita utile dei tram per 30 anni, impegnandosi però “a fornire pezzi di ricambio per 20 anni”. Una clausola incomprensibile, essendo impossibile garantire vita utile trentennale con ricambi solo per 20 anni!

8 – Per i pezzi di ricambio non è prevista alcuna preconditione che tuteli Padova. I pezzi di ricambio saranno forniti al costo indicato dai listini Alstom, preparati come Alstom vuole, con Padova impossibilitata ad obiettare, anche per prezzi incredibili.

9 - Sulle date è previsto un periodo di tolleranza di sei mesi e il pagamento di penali giornaliera ridicole sul valore di un contratto onerosissimo, come, ad esempio, “300 euro il giorno e con un massimo di 10.000 euro”!!!

Per opere così complesse e difficili e, soprattutto, con la spada di Damocle della scadenza PNRR, Padova doveva imporre un rispetto assoluto delle scadenze previste, nessun pagamento anticipato e regolamento solo dopo l'arrivo dei tram a Padova perfettamente collaudati e funzionanti.

10 - Gli altissimi prezzi dei tram possono naturalmente essere soggetti ad aumenti per variazioni dei costi e, nel caso l'aumento sia superiore al 12%, le parti “*negozieranno in buona fede*” l'importo di tale aumento: clausola inconcepibile in un contratto internazionale di tale importanza.

11 - Per mezzi non consegnati è previsto che Alstom “*restituisca i soldi anticipati per quei mezzi*”! Clausola incompatibile con l'obbligo d'avviare il servizio entro la scadenza PNRR. Ed i danni che ne ricaverrebbe Padova per la mancata attivazione delle due linee per la mancanza dei mezzi necessari a garantire il servizio nella sua integrità? E la perdita/riduzione/ritardo dei finanziamenti PNRR per il mancato rispetto dei tempi? Tutto questo e molto altro, facilmente intuibile, sembra non aver valore per Padova, che dovrebbe accontentarsi di avere restituiti i soldi corrispondenti ai soli mezzi non consegnati!

12 – I tram debbono ovviamente essere collaudati, ma Alstom ha solo stabilimenti ferroviari senza alcuna pista di prova per la specifica infrastruttura a monorotaia dei Translohr. Come sarà possibile fare i necessari periodi di prova in tutte le condizioni climatiche prima della consegna?

O il collaudo se lo dovrà fare Padova sulle sue strade dopo aver pagato tutto?

Come consiglieri comunali di questa città' riteniamo quindi non sia possibile consentire a Padova:

- di essere l'unica città al mondo a volere ancora linee Translohr, quando dal 2011 nessuno ne ha più fatto richiesta;

- di spendere complessivamente 600 milioni su un mezzo obsoleto con impostazione tecnica degli anni '90 (l'asserita ammodernizzazione del mezzo lascia immutata la sua funzionalità) e la cui produzione è stata chiusa nel 2018;
- di pagare somme fuori mercato alla Alstom per farle produrre dei tram in esclusiva per Padova (dovendo in tal modo ripristinare la linea industriale di produzione già smantellata nel 2018 per soddisfare solo questa commessa);
- di sprecare enormi risorse pubbliche per opere prive di qualsiasi sicurezza di durata nel tempo nonché di giustificazione tecnico/economica;
- di devastare una città dalla difficile struttura storica medievale con anni di pesantissimi lavori stradali, inquinanti e dannosi per la vita cittadina;
- di attuare un incredibile eccesso di spesa pubblica (dieci volte superiore a quelle possibili con nuovi mezzi) "gettando" circa 600 milioni di euro per due linee di trasporto urbano, **tanto quanto è preventivato costerà il nuovo Ospedale-Policlinico di Padova est!**
- di acquistare un tram obsoleto dal costo di quasi 5 milioni l'uno quando un modernissimo bus elettrico da 24 metri costa poco oltre un milione;
- di spendere per i soli tram 182 milioni di euro quando con bus elettrici se ne spenderebbero 45/50 risparmiandone oltre 130!!!;
- di avere un costo folle di **26 milioni a kilometro** (quasi il doppio del costo di una nuova autostrada a 3+3 corsie e la metà del costo/Km di una metropolitana come quella di Milano, come già detto!) quando, sull'esempio di Bari, si spenderebbero solo 2,65 milioni a km;
- di avere una spesa complessiva per singolo mezzo (comprensivo dell'infrastruttura) pari 16,9 milioni, quando Zurigo per nuovissimi bus/filobus elettrici spende solo 1,9 milioni a mezzo, **8 volte meno**, inclusi impianti di ricarica e service d'assistenza;
- **di non risparmiare complessivamente 90 milioni di finanziamenti ministeriali e tutti i 238 milioni di PNRR.**

Quanto sopra espresso dimostra che le politiche di Padova sono fuori da ogni logica non solo economica, ma anche di semplice buon senso, così come sono fuori da ogni mercato, da ogni corretta gestione della cosa pubblica e dall'adozione delle più moderne tecnologie, che, oltre a presentare un notevolissimo risparmio economico necessiterebbero di tempi ridottissimi per l'attivazione: un anno contro i necessari 6/8 (ammesso che tutto vada per il verso giusto...)

CONCLUSIONI

I sottoscritti Consiglieri Comunali, al termine delle suddette e comprovate affermazioni, fanno presente che

- c'è stato un cambio di governo ed è quindi legittimo ci siano delle rivalutazioni e delle variazioni rispetto ai piani originari;
- per i forti aumenti intervenuti sulla generalità dei prezzi, i finanziamenti già approvati e i fondi del PNRR non sono più bastevoli per il completamento dei vari progetti approvati;
- Con specifico riguardo alle attuali problematiche legate al PNRR, il caso Padova si presenta come quello ideale per conseguire risparmi significativi, rivedendo e migliorando la soluzione

tecnico/economica relativa al trasporto pubblico urbano di Padova e “liberando” risorse importanti per ulteriori investimenti pubblici .

Pertanto i sottoscritti chiedono che:

- SIA DISPOSTO L'IMMEDIATO BLOCCO ALL'UTILIZZO DEI FINANZIAMENTI GIÀ APPROVATI IN FAVORE DEL COMUNE DI PADOVA PER LE LINEE SIR 3 E SIR 2
- SIA DISPOSTA LA SOSPENSIONE IL BLOCCO DI OGNI ATTIVITA' DEL COMUNE DI PADOVA E DI APS HOLDING CON RIGUARDO ALLE LINEE SIR2 E SIR3
- SI AVVII UN IDONEO LAVORO DI CONTROLLO E DI REIMPOSTAZIONE DEI PROGRAMMI PADOVANI, DEFINENDO LA SOLUZIONE TECNICA PIU' MODERNA E PIÙ CONVENIENTE ECONOMICAMENTE, così come fatto in molte altre città italiane;
- SI RIDETERMININO DI CONSEGUENZA LE MODALITA' DI UTILIZZO DEI FINANZIAMENTI GIÀ APPROVATI, RIDEFINENDO QUELLI NECESSARI ALLA REALIZZAZIONE DELLE DUE LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO SULLE BASE DELLE NUOVE SOLUZIONI ADOTTATE;
- CON I FINANZIAMENTI MINISTERIALI E DI PNRR RISPARMIATI – OLTRE 300 MILIONI - SI DEFINISCANO NUOVI PROGETTI COSI' FINANZIABILI COME AD ESEMPIO:
 - RICONVERSIONE DELLA LINEA SIR1 A BUS ELETTRICI,
 - SOSTITUZIONE CON BUS ELETTRICI/IDROGENO DI TUTTI I RESTANTI VECCHI BUS RENDENDO PADOVA LA PRIMA CITTA' ITALIANA CON TRASPORTI PUBBLICI TOTALMENTE GREEN;
 - NUOVE INFRASTRUTTURE NECESSARIE (VIABILITA' NUOVO OSPEDALE DI PADOVA EST, INTERRAMENTO DI VIA GIUSTINIANI CON UNIFICAZIONE DELLE DUE AREE OSPEDALIERE DI CENTRO CITTA', INTERRAMENTO DELLA FERROVIA....),

IN TAL MODO PADOVA POTRA' DARE UN CONCRETO, TANGIBILE E VIRTUOSO (SENZA SPRECHI) CONTRIBUTO ALL'ATTUAZIONE DEL PNRR.

Sulla questione i sottoscritti possono fornire vasto materiale di analisi e sono disponibili a qualsiasi confronto di dettaglio, anche con il supporto di tecnici qualificati.

In fede

Lonardi Ubaldo (Vice Presidente del Consiglio Comunale di Padova)

Bianzale Manuel (Consigliere Comunale)

Cappellini Elena (Consigliere Comunale)

Cavatton Matteo (Consigliere Comunale)

Cruciato Roberto (Consigliere Comunale)

Mazzarolli Ludovico (Consigliere Comunale)

*Palazzo Moroni – via del Municipio, 1- 35122 PADOVA tel. 049/8205691-5690
email gruppminoranza@comune.padova.it*

Meneghini Davide (Consigliere Comunale)

Moneta Roberto Carlo (Consigliere Comunale)

Mosco Eleonora (Consigliere Comunale)

Peghin Francesco Mario (Consigliere Comunale)

Turrin Enrico (Consigliere Comunale)