



# Comune di Padova

Settore Servizi Istituzionali e Advocatura

## VIII COMMISSIONE CONSILIARE POLITICHE DI CONTROLLO E GARANZIA

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

## 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 10 giugno 2021  
Verbale n. 15 della VIII Commissione  
Verbale n. 20 della V Commissione

L'anno 2021, il giorno 10 del mese di giugno alle ore 16.00, regolarmente convocata con lettera d'invito del Presidente della VIII Commissione Consiliare Giacomo Cusumano e del Presidente della V Commissione Consiliare Antonio Foresta, si è riunita in modalità videoconferenza la Commissione Consiliare congiunta. 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	MARINELLO Roberto	Componente V-VIII	A
FORESTA Antonio	Presidente V	P	RUFFINI Daniela	Componente V	P
PASQUALETTO Carlo	V. Presidente VIII	P	SANGATI Marco	Componente V	P
MONETA Roberto Carlo	V. Presidente VIII	A	SCARSO Meri	Capogruppo	P
LUCIANI Alain*	V. Presidente V	P	TARZIA Luigi	Componente V-VIII	P
SACERDOTI Paolo Roberto	V. Presidente V	A	PILLITTERI Simone	Componente V	P
BERNO Gianni	Capogruppo	A	PELLIZZARI Vanda	Capogruppo	P
BARZON Anna	Componente V	P	LONARDI Ubaldo	Componente V	A
BETTELLA Roberto	Componente V	P	CAPPELLINI Elena	Capogruppo	P
COLONNELLO Margherita	Compon. VIII	A	TURRIN Enrico	Componente V-VIII	P
GABELLI Giovanni	Componente V	P	BITONCI Massimo*	Capogruppo	AG
TISO Nereo	Componente V	P	MOSCO Eleonora	Componente V-VIII	P
RAMPAZZO Nicola	Capogruppo	A	CAVATTON Matteo	Capogruppo	P
Il Consigliere Bitonci delega il Consigliere Luciani*					

Sono presenti:

- in rappresentanza dell'Amministrazione Comunale l'Assessore alla Mobilità e Viabilità Andrea Ragona;
- in rappresentanza di APS Holding l'Amministratore Delegato dr. Riccardo Bentsik e il Direttore Tecnico Ing. Diego Galiazzo.

Sono altresì presenti, il Consigliere Comunale Enrico Fiorentin, gli uditori Bettin, Monti, Ghidoni e Russi, il componente della Consulta 4B Da Re.

Segretari presenti: Massimiliano Cacco (VIII), Claudio Belluco (V).  
Segretario verbalizzante: Massimiliano Cacco.

Alle ore 16.10 i Presidenti della V e VIII Commissione Consiliare, constatata la presenza del numero legale, dichiarano aperta la seduta.

OGGETTO: trattazione dei seguenti argomenti:

- Relazione in merito al Progetto Smart – Tram di Padova;
- Varie ed eventuali.

<b>Pres. Cusumano</b>	Saluta i presenti. Apre la seduta con l'appello nominale dei componenti delle due Commissioni al fine di verificare la loro presenza alla videoconferenza e informa tutti i partecipanti che la seduta, in quanto pubblica, è videoregistrata e sarà pubblicata nel sito istituzionale dell'Ente. Ringrazia l'Assessore i rappresentanti di APS Holding per la presenza, introduce l'argomento al primo punto dell'o.d.g. cedendo la parola ai relatori.
<b>Assessore Ragona</b>	Illustra il progetto S.M.A.R.T.. Spiega che fino al 2032 il Ministero dei Trasporti pubblica un bando annuale per finanziare e potenziare i sistemi di trasporto rapido di massa ad impianti fissi, ovvero linee di tram, metrobuss e filobus; dal bando sono esclusi gli autobus elettrici per i quali sono

	<p>previste altre forme di finanziamento e alle quali il Comune di Padova ha avuto accesso ottenendo fondi per 32 milioni di euro. Considerate le finalità del bando in discussione, sono state condotte una serie di valutazioni al fine di individuare il sistema di trasporto pubblico più adatto alla città; si è arrivati ad escludere i filobus che, in considerazione della loro attuale lunghezza massima consentita pari a 18 metri, risulterebbero insufficienti rispetto alla capienza di utenti che si prevede di trasportare lungo la tratta Est/Ovest e costringerebbe ad implementare il numero delle corse con passaggi di mezzi ogni 4 minuti con conseguenti inefficienze di servizio. Diversamente, la messa in funzione del tram lungo la tratta SIR2 consentirà di disporre di mezzi a 4 casse, lunghi 32 metri, la cui capienza massima è di circa 240 persone a veicolo, ovvero quasi il doppio rispetto ad un autobus tradizionale e del 70% in più rispetto ad un filobus. Altri sistemi di tram differenti rispetto a quello attualmente in uso lungo la tratta SIR1 non è supportata dal rapporto costi/benefici, poiché la realizzazione di due sistemi di trasporto differenti determinerebbe l'impossibilità di utilizzare i tratti di linea già esistenti in un sistema di interscambio modale ed uniforme che usufruisca delle stesse tecnologie, del personale di servizio e dei pezzi di ricambio. Per i prossimi 15 anni si vuole investire sul sistema esistente al fine di migliorare il servizio di trasporto pubblico creando una rete capillare ed efficiente che si avvalga di mezzi e tecnologie sempre più moderne. Spiega che la domanda al bando in questione è stata depositata lo scorso 15 gennaio e si è in attesa di una risposta ufficiale; fa sapere che il Ministero dei Trasporti, visti i dati elaborati che prevedono con il sistema S.M.A.R.T. un'elevata capacità di spostamento dell'utenza dall'auto privata al mezzo pubblico, si è espresso in modo molto favorevole sulla proposta progettuale presentata e ha proposto al Governo di finanziare l'opera attraverso l'utilizzo dei fondi PNRR.</p>
<b>Presidente Cusumano</b>	Chiede alcuni chiarimenti sul progetto, in particolare per quanto concerne il coinvolgimento dei Comuni limitrofi
<b>Assessore Ragona</b>	Spiega che è stato avviato un percorso che prevede la sottoscrizione di accordi con il Comune di Vigonza, dove il tram arriverà fino alla fermata dei treni, e con il Comune di Rubano, dove la capolinea sarà realizzato in centro al paese con una maggiore fruibilità del servizio. Conclude spiegando che il progetto è in una fase di fattibilità molto avanzata; dal momento in cui arriverà la risposta affermativa al finanziamento sarà avviata la progettazione definitiva, la conclusione dei lavori e la messa in servizio della linea SIR2 è prevista entro l'anno 2026.
<b>A.D. APS Holding dr. Bentsik</b>	Spiega che nella fase attuale di progettazione sono state compiute alcune analisi relative al rapporto costi/benefici e sono stati valutati alcuni aspetti di ingegneria trasportistica al fine di individuare il mezzo che offra le migliori garanzie in termini di capacità, sicurezza ed efficienza del servizio. Ritiene che le discussioni e le problematiche sollevate in merito alla produzione dei veicoli sono da imputare a questioni operative ed aziendali e non sulla qualità dei mezzi. Elenca gli aspetti favorevoli che hanno a suo tempo portato scegliere un sistema di trasporto a monorotaia che poggia su gomma: la silenziosità, la mancanza di vibrazioni, la capacità di curvatura ridotta a 10 metri rispetto ad un tram tradizionale, la larghezza del mezzo contenuta 2,20 metri contro i 2,60 metri di un tram tradizionale e la leggerezza della struttura che per essere realizzata richiede uno scavo ridotto a 20 cm. Ritiene che la scelta di implementare i mezzi attuali sia logica e necessaria in un'ottica progettuale che prevede la costruzione di un sistema di linee tra loro interscambiabili che richiedono mezzi compatibili a guida vincolata in conformità ai termini del bando di finanziamento. Desidera complimentarsi con lo studio di progettazione che non si è limitato a disegnare una semplice tratta di collegamento tra i Comuni di Vigonza e Rubano ma ha prodotto un vero sistema a rete con molteplici combinazioni. La scelta di adottare un veicolo di lunghezza compresa fra 24 e 32 metri permetterà di limitare il rischio di saturazione iniziale della linea che invece si sarebbe ottenuto optando per un mezzo di trasporto tradizionale. Conclude spiegando che allo stato attuale non sono disponibili mezzi su gomma di lunghezza superiore ai 18 mt e risultano accantonate tutte le ipotesi di omologazione ed autorizzazioni.
<b>Direttore Tecnico APS Holding ing. Galiazzo</b>	Presenta alcune diapositive relative al progetto SIR2 del Comune di Padova che è stato realizzato con il supporto della società APS Holding e lo studio MIC di Milano. In particolare espone alcuni dati storici, i risultati ottenuti dall'analisi trasportistica, lo scenario di progetto con un sistema ad 8 linee interconnesse, frutto della combinazione dei 3 percorsi principali (SIR1, SIR2 e SIR3). I dati complessivi del progetto SMART si possono così riassumere: 83,55 km lunghezza complessiva delle linee, 11.000 km percorsi al giorno, 450 corse giornaliere, 12.000 utenti trasportati all'ora e 144.000 ogni giorno, 69 fermate e 55 mezzi in funzione. Con il sistema SMART si punta a ridurre i tempi di ingresso in città (-25%), collegare tra di loro i vari poli strategici cittadini, ridurre le emissioni in atmosfera e il traffico veicolare, migliorare il trasporto ciclabile. Illustra il crono programma dei lavori, le principali opere a supporto della linea, la valutazione dell'investimento stimato in complessivi 335 milioni di euro (suddivisi in euro 145 milioni per valutazione importo lavori, euro 74 milioni per spese complementari e funzionali, euro 116 milioni per valutazione importo mezzi).
<b>Presidente Cusumano</b>	Ringrazia i relatori per l'esposizione fatta. Chiede di conoscere quali siano le differenze tecnologiche dei nuovi mezzi rispetto alle versioni precedenti e a quelli attualmente in funzione lungo la linea SIR1; in particolare ricorda alcune problematiche strutturali che si sono verificate in questi anni e chiede di capire se e quali evoluzioni sono state introdotte.

<b>Cons. Sangatti</b>	<p>Sostiene che l'unica alternativa possibile all'attuale sistema Translohr sia la realizzazione di un tram tradizionale a doppia rotaia ma verrebbero meno i benefici prodotti dall'interconnessione delle linee esistenti con quelle nuove e la gestione uniforme dei mezzi, del personale dipendente e della manutenzione. Invita a monitorare con attenzione l'approvvigionamento dei pezzi di ricambio e le migliori tecnologie al fine di garantire un'efficiente funzionalità del sistema di trasporto per i prossimi vent'anni. Chiede di conoscere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• se i nuovi mezzi a 4 casse potranno essere impiegati anche lungo le tratte SIR1 e SIR3;</li> <li>• se sia fattibile prevedere l'allungamento della linea SIR1 all'interno del Comune di Albignasego e la tratta SIR3 fino all'area dello stadio Euganeo;</li> <li>• in quali tratti della linea SIR2 si prevede alimentare i mezzi con il solo utilizzo delle batterie.</li> </ul>
<b>A.D. APS Holding dr. Bentsik</b>	<p>Risponde spiegando che si sta parlando di un mezzo nuovo di seconda generazione rispetto alle versioni precedenti e che una parte delle criticità erano dovute alla realizzazione delle opere stradali. Sottolinea che l'esperienza e le conoscenze acquisite nel corso del tempo saranno utili per affrontare in modo migliore la prossima fase di progettazione e messa in funzione della linea. Spiega che l'evoluzione tecnologica introdotta nei nuovi mezzi viene trasferita anche ai veicoli già funzionanti, al fine di migliorare la sicurezza e l'efficienza dell'intero servizio. Ricorda che i risultati di alcuni studi evidenziano come il tram tradizionale non sia più economico rispetto al sistema adottato a Padova, bensì presenta importanti costi di manutenzione e si verificano con maggiore frequenza gli svii o deragliamenti. Per poter utilizzare il mezzo a 4 casse lungo la tratta SIR1 sarà necessario rivedere la lunghezza delle attuali banchine. Sono in fase di progettazione nuovi pacchi di batterie al fine di ottenere una maggiore autonomia dei mezzi e migliorare i costi di gestione.</p>
<b>Direttore Tecnico APS Holding ing. Galiazzo</b>	<p>Spiega che allo stato attuale si è provveduto ad elaborare un progetto di fattibilità tecnico/economica allo scopo di ottenere il finanziamento dell'opera; lo studio dettagliato dell'opera e l'individuazione dei tratti sui quali si prevede di far funzionare i mezzi con il solo utilizzo delle batterie viene demandato alla fase successiva dell'iter progettuale.</p>
<b>Assessore Ragona</b>	<p>Ricorda che i mezzi in funzione sono dotati di un sistema di sicurezza che, qualora si verificasse un'assenza di contatto del ruotino di testa con la rotaia, interviene fermando la corsa; si sta lavorando con l'obiettivo di estendere tale sistema di sicurezza agli altri ruotini presenti nel mezzo. Precisa che l'interruzione della corsa può essere determinata anche da altri fattori, cita come esempio la presenza di ostacoli mobili lungo il percorso.</p>
<b>Cons. Barzon</b>	<p>Ringrazia i relatori per i dettagli forniti. Chiede di conoscere se con lo studio trasportistico che è stato realizzato sia stata valutata la possibilità di estendere la linea tranviaria nella zona est della città, coincidente con il quartiere Camin e la ZIP. Ricorda che lo studio di fattibilità è stato promosso dal Comune di Padova e desidera capire se sia confermato che il committente dell'opera sarà la società APS Holding.</p>
<b>Cons. Scarso</b>	<p>Chiede di conoscere se sia previsto un allungamento della linea SIR1 verso lo Stadio Euganeo e se sia possibile ipotizzare la realizzazione di un parcheggio scambiatore in prossimità dell'impianto sportivo con l'obiettivo di intercettare il traffico veicolare proveniente dal nord della provincia (strada Valsugana) e dal casello autostradale di Padova ovest.</p>
<b>Uditore Bettin</b>	<p>Sottolinea l'importante interazione che avrà la linea SIR2 con le vie Venezia, San Marco ed il centro abitato di Ponte di Brenta; chiede di conoscere come si pensa di risolvere eventuali criticità determinate dal passaggio contestuale del tram e del traffico veicolare privato, in particolare sulle aree citate. Anche nella parte ovest del tracciato, in particolare lungo via Chiesanuova e nelle aree centrali del Comune di Rubano, si riscontrano analoghe criticità causate dall'intenso traffico veicolare giornaliero; a tale proposito ricorda il progetto GRA ed altre proposte di intervento che sono ferme da anni e la cui realizzazione avrebbero consentito di risolvere una parte delle criticità prodotte dal traffico giornaliero che si sviluppa lungo la dorsale che collega i Comuni di Padova e Rubano.</p>
<b>Assessore Ragona</b>	<p>Ricorda che la linea SIR2 nasce da una progettazione già esistente che, rispetto ad altre proposte, si trova in una fase di studio più avanzata e la cui realizzazione determinerà un'importante trasformazione trasportistica per l'intera area che gravita intorno al casello autostradale di Padova Est. Spiega che sono stati avviati degli studi preliminari che interessano altre aree della città, in particolare la zona industriale (ZIP) e l'area ovest dello stadio Euganeo, al fine di migliorare la mobilità esistente. Ritiene che il tram possa portare benefici alla viabilità cittadina, in particolare, lo spostamento di utenti dai mezzi privati a quelli pubblici, porterà ad un decongestionamento del traffico pendolare. La costruzione del nuovo ospedale a Padova est necessita di interventi mirati che potenzieranno la viabilità esistente.</p>
<b>A.D. APS Holding dr. Bentsik</b>	<p>In risposta al quesito posto, conferma che il soggetto attuatore dell'intervento è APS Holding, la quale si è resa utile a curare gli aspetti realizzativi, organizzativi ed operativi dell'opera, in sintonia con le linee strategiche dettate dal Comune di Padova. Spiega che le nuove linee di trasporto pubblico sono state determinate sulla base delle indicazioni fornite dal PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile), che è stato adottato dal Comune di Padova; la scelta della tipologia dei</p>

	mezzi è stata compiuta valutando i dati forniti dal PUMS, le esigenze provenienti dalle aree interessate ed i risultati del rapporto costi/benefici derivanti dall'intervento. Spiega che, nonostante alcune voci di stampa, l'impegno e l'interesse delle aziende private permane e viene garantita la fornitura di mezzi e ricambi per i prossimi 15 anni.
<b>Direttore Tecnico APS Holding ing. Galiazzo</b>	Ricorda che la riduzione delle emissioni in atmosfera e del traffico veicolare all'interno dell'area cittadina sono i principi contenuti nel PUMS e che sono stati adottati per orientare l'intervento in discussione. Spiega che l'opera in programma comporterà una riduzione degli spazi viari esistenti che si prevede di compensare con una contestuale riduzione del numero di veicoli privati in transito rispetto a quelli attuali. Con l'avvallo di alcune immagini mostra i dettagli progettuali e il risultato che avrà l'inserimento della linea del tram sulla viabilità esistente; in particolare lungo le vie Chiesanuova e Venezia si prevede di realizzare due corsie per senso di marcia, una dedicata al transito dei veicoli privati e l'altra riservata al passaggio del tram; nell'area coincidente con il centro abitato di Ponte di Brenta si prevede di mantenere le due corsie esistenti che saranno utilizzate in modo promiscuo dal tram e dai mezzi privati. La riduzione del traffico privato a Ponte di Brenta potrà essere ottenuta anche implementando l'utilizzo della tangenziale esistente che collega Busa di Vigonza con Padova est e Limena.
<b>Presidente Cusumano</b>	Ringrazia l'Assessore, i rappresentanti della Società Aps Holding, i consiglieri e gli uditori per la partecipazione e per gli interventi fatti. Alle ore 17.44 dichiara conclusa la commissione congiunta .

Il Presidente della V Commissione  
*Antonio Foresta*

Il Presidente della VIII Commissione  
*Giacomo Cusumano*

Il segretario verbalizzante  
*Massimiliano Cacco*