



Verbale per seduta del 23-09-2005 ore 09:00
congiunta alla II Commissione e alla V Commissione.

CONSIGLIO COMUNALE
IV COMMISSIONE

Consiglieri componenti le Commissioni: Paolino D'Anna, Maria Paola Miatello Petrovich, Giuseppe Toso, Alessandro Maggioni, Claudio Borghello, Tobia Bressanello, Giovanni Salviato, Franco Ferrari, Silvia Spignesi, Giampietro Capogrosso, Carlo Pagan, Valerio Lastrucci, Patrizio Berengo, Fabio Muscardin, Giorgio Reato, Maurizio Baratello, Bruno Filippini, Michele Mognato, Roberto Turetta, Bruno Lazzaro, Giovanni Azzoni, Fabio Toffanin, Danilo Corrà, Vittorio Pepe, Franco Conte, Alfonso Saetta, Giacomo Guzzo, Diego Turchetto, Ezio Oliboni, Michele Zuin, Saverio Centenaro, Antonio Cavaliere, Cesare Campa, Raffaele Speranzon, Alberto Mazzone, Sebastiano Bonzio, Gianfranco Bettin.

Consiglieri presenti: Paolino D'Anna, Giuseppe Toso, Claudio Borghello, Tobia Bressanello, Giovanni Salviato, Franco Ferrari, Carlo Pagan, Valerio Lastrucci, Patrizio Berengo, Fabio Muscardin, Giorgio Reato, Bruno Filippini, Michele Mognato, Roberto Turetta, Bruno Lazzaro, Fabio Toffanin, Franco Conte, Alfonso Saetta, Giacomo Guzzo, Ezio Oliboni, Saverio Centenaro, Antonio Cavaliere, Alberto Mazzone, Sebastiano Bonzio.

Altri presenti: Assessore Enrico Mingardi, Assessore Sandro Simionato, Direttore Salvatore Vento, Presidente della Municipalità di Mestre-Carpenedo Massimo Venturini, Presidente della Municipalità di Marghera Renato Panciera, Presidente della società P.M.V. Antonio Stifanelli, Direttore P.M.V. Rovin, delegati di Municipalità Vettorello, Quintavalle, Sambo, Francescon, Cassaro, Marangon, Lerede, Presidente ACTV Valter Vanni. .

Ordine del giorno seduta

1. Stato di avanzamento dei lavori di realizzazione delle linee del tram. Ipotesi di modifica e ricadute aziendali

Verbale seduta

Alle ore 9.20 il presidente Lastrucci, di concerto con i presidenti Filippini e Centenaro, constatata la presenza del numero legale dichiara aperta la seduta e dà la parola all'assessore Mingardi.

MINGARDI ritiene opportuno fare il punto della situazione. Ad oggi il tracciato è confermato con alcune varianti. Tra queste il sottopasso ferroviario che deve essere spostato dove c'è il capolinea dell'ATVO poichè il tram passa per via Cappuccina, considerare via Lazzari per la pedonalizzazione di via Poerio e via Rosa con conseguente interessamento di via Olivi. Dopo il sottopasso transitare per via Rizzardi e fino al termine previsto di Marghera. Si apre il cantiere a Marghera zona Panorama, via Rinascita. La linea Viale S. Marco piazzale Cialdini Venezia presenta il nodo di S. Giuliano. Esiste un accordo di programma e sarebbe necessario predisporre una soluzione dedicata esclusivamente al tram. L'ipotesi potrebbe prevedere la continuazione fino all'Arsenale da Tessera. Tutto questo è previsto dal piano urbanistico della mobilità che prevede vari accessi a Venezia. I tempi di realizzazione sono i più certi possibili perché esistono degli studi con la Provincia e la camera di Commercio. Insieme si discuterà dell'arrivo a Venezia ma non certamente a piazzale Roma che è una zona già collassata. Per la seconda tratta si aprirà un confronto per i finanziamenti con il ministero delle infrastrutture, una volta deciso il progetto.

SIMIONATO ricorda che l'Amministrazione ha appaltato i lavori, permane il confronto sulle valutazioni tecniche e finanziarie, siamo alla modulazione dei finanziamenti con una delibera della giunta, alla redazione del progetto esecutivo e al riavvio del cantiere di Favaro e al dimensionamento del deposito le vetture di Favaro per tutte. Riguardo allo spostamento da via Piave a via Cappuccina del tracciato, l'assessorato all'Urbanistica sta predisponendo le controdeduzioni al progetto della nuova stazione ferroviaria. Sarà necessario coordinare i progetti ed i lavori con grandi stazioni. Uguale discorso si propone per l'utilizzo del ponte ferroviario perchè sembra che RFI voglia potenziare il ponte per far arrivare comunque alcuni treni a Venezia. Sostiene che gli assessori hanno consultato le categorie commerciali ed i cittadini, non sottraendosi mai ai dibattiti pubblici ma di averli provocati. Dall'esperienza è emerso che deve essere fatto uno sforzo ulteriore per migliorare la comunicazione e di prevedere delle forme contenitive dei disagi provocati dai cantieri di lavorazione.

MINGARDI afferma che si sta studiando un approccio diverso per arrivare con la società Grandi Stazioni ad un progetto per dare una visione gradevole della stazione ferroviaria anche considerando cosa diventerà la zona di via Torino con la riqualificazione urbana di tutta quella zona.

STIFANELLI ricorda che la società non è comunale bensì vede tra i soci oltre 21 comuni. La PMV è la società attraverso la quale vengono realizzati gli obiettivi di politica industriale. La società ha un patrimonio consistente che tra gli altri immobili vede il deposito ACTV di via Martiri della Libertà, di via Torino, di via Fratelli Bandiera e di Dolo. Ha 12 dipendenti con un fatturato di 3,5 milioni di euro. Per ritornare al problema dei lavori di realizzazione del tram afferma che un giorno di ritardo dei lavori comporta una penale di circa 35.000 euro. Si ravvisa l'impegno dell'Amministrazione di Venezia soprattutto quello dell'ing. Vento. Serve una migliore comunicazione con l'utenza. L'impegno a Favaro si configura in un rapporto con la Municipalità e le categorie economiche. Sicuramente ci saranno dei disagi ma nel futuro la mobilità rappresenterà un fattore importante per la qualità della vita. Si rende necessario essere disponibili al confronto e per questo la PMV è sempre disponibile.

REATO chiede se i soci sono tutti della provincia di Venezia e se il patrimonio è quello descritto oppure c'è dell'altro.

STIFANELLI conferma la composizione sociale enunciata e conferma la consistenza patrimoniale.

ROVINI ripercorre i passaggi istituzionali che hanno portato al progetto del tram. Per la parte tecnica descrive la necessità di realizzare una "zolla" a supporto delle rotaie di circa 90-100 centimetri lungo il percorso. Ritiene compatibile il progetto con la città poiché l'impatto con la viabilità è compatibile con la cultura attuale del trasporto. Negli ultimi 3 anni si è proceduto velocemente all'indizione degli appalti fino all'affidamento dei lavori e della realizzazione delle vetture. Descrive come si svilupperanno i cantieri per diminuire il più possibile i disagi (circa 25-30 metri alla settimana con cantieri molto piccoli). Questo metodo dovrebbe produrre un veloce avanzamento dei lavori per arrivare alla sistemazione della rotaia senza soluzione di continuità su tutta la tratta. Prossimamente dovrebbe aprirsi l'altro fronte di cantieri con partenza dai centri commerciali di Marghera.

BERENGO riprendendo la notizia dell'entità della penale prevista per i ritardi chiede come mai nella progettazione non si è tenuto conto dei sottoservizi, e se la linea viene spostata da via Piave a via Cappuccina chiede ancora se si è già provveduto a considerare tutti i nuovi problemi.

REATO riprendendo una provocazione della stampa cittadina chiede a chi servirà il tram, sembra che manchino una serie di dati che confermano la giustezza del progetto. Sull'effetto tram non si conoscono le ricadute come per esempio la quantità/qualità della diminuzione del traffico autoveicolare, quale sia l'impatto ambientale. Questa realizzazione avrà delle ricadute anche sui lavoratori del servizio pubblico di linea. È necessario che tutti questi problemi vengano evidenziati così come le risposte siano rese pubbliche. Chiede ancora se le modifiche ai tracciati possono comportare difficoltà nell'acquisire o perdere i finanziamenti. Si dichiara d'accordo nel far arrivare la linea a S. Marta come capolinea di Venezia.

STIFANELLI ricorda che la società è l'agente realizzatore delle idee e decisioni del proprietario e che quindi non ha potestà decisionali sui programmi.

MOSCARDIN concorda nel porre il progetto del tram nel più grande programma di miglioramento della mobilità in città; da quanto appreso ritiene necessario avere una relazione complessiva sui programmi dell'Amministrazione. Ritiene necessario che la linea del tram arrivi a Venezia. Chiede come si svilupperà il traffico nelle strade del tracciato tramviario. Con la modifica del tracciato su via Cappuccina propone la pedonalizzazione di via Olivi e della prima parte di Piazza Barche. Chiede se è stata considerata anche l'incidenza del tram sul traffico di biciclette e motocicli.

CENTENARO ritiene l'incontro come la prima tappa di un percorso conoscitivo sul progetto di nuova mobilità per la città. Ricorda che l'estate è trascorsa presentando sulla stampa un dibattito e delle opinioni che dicevano tutto ed il suo contrario. Le perplessità che emergono non riguardano il tram ma il suo percorso. È stato pagato un progetto che rischia di rimanere sulla carta per le troppe proposte di modifica. Per quanto riguarda la viabilità ricorda che sono state disegnate delle nuove strade che non verranno realizzate per la mancanza di stanziamenti comunali. Se, rimanendo in argomento, si fosse realizzata la Vallenari bis in via S. Donà non ci sarebbero problemi alla realizzazione del percorso del tram. Per i sottoservizi, il problema è sempre stato sconosciuto ma oggi vediamo i cantieri aperti non per il tram ma per spostare le condotte. Chiede che vengano sospesi i lavori fino a quando non sarà chiaro e condiviso il progetto complessivo del tram come se ci sono dei rapporti con la Regione per l'eventuale integrazione con il Servizio Regionale Ferroviario. Evidenzia le difficoltà dei rappresentanti dell'Amministrazione nel presentare le modifiche al percorso del tram da presentare alla città.

VETTORELLO dichiara che la Municipalità di Favaro si è espressa a favore del progetto del tram, che in collaborazione con PMV è stato aperto uno sportello per le informazioni alla cittadinanza e che si è sempre attivata per il confronto con le categorie economiche. Tra le altre cose la Municipalità ha proposto la realizzazione della Vallenari bis.

PANCIERA riprendendo il tema della riunione ritiene non pertinenti alcuni interventi sentiti. Rileva che i temi proposti dal consigliere Reato siano già stati trattati. Comunica che la Municipalità di Marghera ha già fatto le sue osservazioni e spera che vengano tenute in considerazione per lo svolgimento dei lavori. Ritiene importante capire l'entità della

diminuzione dell'inquinamento una volta entrato in funzione il tram. Concorda con la necessità conseguente di rivedere il trasporto pubblico di linea che deve sempre più intercettare il traffico veicolare privato. Acconsente a far sì che l'arrivo del tram sia a Venezia a S. Basilio per poi entrare nel famoso "tubo" della sublagunare sotto il canale della Giudecca per arrivare al Lido. Ricorda che anche Fusina è diventata una porta per arrivare a Venezia e che sarebbe opportuno considerare la linea del tram fin da quella località.

FRANCESCON si dichiara d'accordo per la realizzazione del tram ma chiede informazioni sulla nuova viabilità e fa presente le perplessità della Municipalità di Mestre Carpenedo sulle novità apprese dalla stampa. Ritiene doveroso riconsiderare il piano del traffico.

BONZIO afferma che poiché si sta parlando di un grande progetto si debba trovare e dedicare tutto il tempo necessario per avere le idee chiare. Ritiene che manchi il progetto complessivo per la realizzazione del tracciato del percorso del tram così come manchino i programmi degli assessori e questo fatto conferma la confusione che c'è nell'Amministrazione. Ritiene che molte domande fatte non ci sarebbero state se fosse stato presentato il programma di lavoro dei singoli assessori.

MARANGON esprime la sua amarezza per come si è volto il dibattito. Infatti sperava di sentire una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori. Pur essendoci stati degli incontri con PMV, li ritiene improduttivi in quanto ancora non si conosce quale sarà il percorso definitivo del tram.

SAMBO ricorda ai presenti che il problema del tram, con tutte le informazioni possibili è pubblicato su internet. Ricorda ancora che molti sono stati gli incontri sul tram con la cittadinanza di Favaro e molti altri saranno fatti. Una cosa però emerge e cioè che deve essere fatta più comunicazione rivolta ai cittadini.

QUINTAVALLE dichiara di essere sempre stato contrario alla realizzazione del tram poiché non esiste un progetto che preveda anche le piste ciclabili realizzate in sicurezza. Dichiara che da sette anni si parla e progetta il tram e che molte spese sono state fatte per niente e tutte a carico della collettività. Esplicita l'opinione ricordando che in via S. Donà ci sono 4 scuole e non è stato previsto alcun intervento per la sicurezza dei ragazzi che le frequentano.

BORGHELLO ricorda che la maggioranza che governa la città ha posto nel suo programma il tema della mobilità e come scelta ha ravvisato che la realizzazione del tram sia un punto qualificante. Per questo motivo è necessario dibattere il tema fino a quando tutto il progetto sarà condiviso dalla maggioranza delle istituzioni e dei cittadini. D'altra parte sarà la Giunta a promuovere il dibattito sulla soluzione prescelta. Si sta lavorando per disegnare il nuovo centro di Mestre, forse bisognerebbe criticare l'assessore per l'accelerazione nella realizzazione dei progetti già approvati. Ritiene necessario che tutti si adoperino per valorizzare il lavoro svolto.

FILIPPINI preso atto delle dichiarazioni del presidente della società PMV e cioè che è il proprietario a decidere i tracciati delle linee del tram, propone che si faccia un calendario di riunioni per esaminare tutti i problemi che esistono e per programmare le opportune iniziative di comunicazione con la cittadinanza.

TURETTA R. dichiara che parlare di questo argomento è opportuno e necessario perché su questo si può incardinare il dibattito sulla nuova organizzazione della mobilità e sui sistemi per far diminuire il tasso di inquinamento sulla città. Questa iniziativa comporterà necessariamente una riorganizzazione del trasporto urbano con una possibile riduzione degli autobus circolanti. Per il tracciato, conferma l'assenso per il collegamento Favaro Marghera, ma ritiene importante che il tram arrivi anche a Venezia.

BERENGO concorda con quanti hanno proposto l'arrivo del tram a Venezia e ripete la necessità di sviluppare al meglio la comunicazione con la cittadinanza per informare meglio tutti coloro che saranno interessati ai disagi derivati dall'apertura dei cantieri.

BONZIO prende atto della confusione che impera su questo argomento, così come della mancanza di informazioni che anche altri consiglieri hanno. Si appella a quelli che dovrebbero essere dei corretti rapporti tra giunta e Consiglio Comunale. Lancia un quesito ai partecipanti relativo alla correlazione tra il tram e la sublagunare che è emerso durante il dibattito.

LASTRUCCI annuncia che il confronto sulla mobilità sicuramente dovrà essere ripreso per dare la possibilità a tutti di poter discutere e decidere con cognizione di causa sulle proposte che verranno portate all'attenzione del Consiglio comunale.

MINGARDI riprendendo gli argomenti del dibattito considera necessario un confronto ampio sulla mobilità più che sul tram. Su questa questione ricorda che il piano è stato approvato nel 2002, che molti conoscono il progetto del tram; che i Consigli di Quartiere hanno analizzato i piani particolareggiati del traffico dove è previsto il passaggio del tram. Tra 10 anni oltre 33.000 persone abiteranno in zone dove la viabilità non sarà adeguata se non saranno prese delle decisioni significative. Si deve mettere a sistema tutte le opportunità già programmate. Il problema strade è molto

grave soprattutto per quelle di attraversamento dei quartieri. L'obiettivo è di migliorare quello che è stato fatto: l'intervento su via Poerio e via Rosa è una scelta della precedente amministrazione. Sulle proposte che verranno presentate saranno coinvolte tutte le istanze disponibili. Con PMV si inizierà la realizzazione del tram per evitare contenziosi; così come ci sarà il confronto per la sistemazione dei sottoservizi bisogna dare più possibilità alla realizzazione del progetto tram. A Marghera gli incontri verranno intensificati sia da PMV che dall'Amministrazione. Per decidere l'arrivo a Venezia c'è tempo, si dovranno approfondire le problematiche. Una nota da considerare è la realizzazione della Vallenari bis. Lo studio del traffico in entrata nella città ha portato alla decisione di realizzare dei parcheggi scambiatori. Da considerare inoltre che il traffico di autobus aumenta con la riqualificazione urbana come avvenuto per via Torino.

SIMIONATO porta alcuni elementi di chiarezza nel dibattito dato che il tram si fa perché il Consiglio ne ha già discusso; si dichiara d'accordo nel contestualizzare il tram nel più complesso sistema della mobilità, ci sono già degli studi sull'impatto del tram nel complesso del sistema di trasporto pubblico. Ricorda che il progetto è nato tanto tempo fa forse è necessario aggiornare sia il progetto che gli studi. Le valutazioni su Marghera e Venezia come capolinea sono già state fatte con studi e simulazioni; si possono implementare le strutture che verranno realizzate rispettando le indicazioni del Piano regolatore approvato dalla Regione. Dentro ci stanno anche le proposte emerse dal dibattito come la Vallenari bis necessaria sia per via S. Donà che per via Bissuola e tante altre. Esiste il piano di fattibilità e pure è stato analizzato il problema dell'interramento dei cavi Enel. Tutto ciò deve essere realizzato con il confronto continuo con il consiglio comunale. Un esempio del coordinamento è stato il lavoro di manutenzione del cavalcavia della Giustizia.

STIFANELLI dichiara che il tram è di tutti e che quindi deve essere intrapreso il confronto per raggiungere l'obiettivo al più presto. Riguardo le ipotesi di varianti al percorso ritiene che i finanziamenti non siano a rischio, tanto più che viene mantenuto un rapporto costante con la direzione del Ministero delle Infrastrutture.

Alle ore 11.55 il presidente Lastrucci, considerato che nessuno ha chiesto la parola, dichiara chiusa la seduta delle commissioni.