

**COMUNE DI RAVENNA***Commissione Consiliare n.5 “Bilancio, Partecipate, Personale, Patrimonio”**Commissione Consiliare n. 9 “Porto, Attività produttive, lavoro, transizione digitale”*

Piazza del Popolo, 1 – 48121 Ravenna

Mail: segreteriacommissioni@comune.ra.it

Verbale seduta Commissione congiunta n. 5 e n. 9 del 03/08/2022

Approvato in C.5 il 09/09/2022

Approvato in C.9 il 09/09/2022

Il giorno mercoledì 3 agosto 2022 alle ore 15.00 si è svolta in modalità mista la seduta congiunta della Commissione consiliare Commissione consiliare n.5 “Bilancio, partecipate, personale, patrimonio” e Commissione consiliare n. 9 “Porto, Attività produttive, lavoro, transizione digitale”, per discutere il seguente o.d.g.:

- Eventuale approvazione verbali sedute precedenti
- Richiesta di convocazione delle commissioni congiunte 5 e 9 **sulla gestione traghetto sul Canale Candiano** presentata dai consiglieri comunali: Alberto Ancarani (capogruppo Forza Italia Berlusconi per Ancarani PrimaveRA Ravenna), Alvaro Ancisi (capogruppo Lista per Ravenna Polo civico popolare), Donati Filippo (consigliere Viva Ravenna), Esposito Renato (vice Capogruppo Fratelli d’Italia), Veronica Verlicchi (capogruppo La Pigna – Città, Forese, Lidi), Ercolani Giacomo (consigliere Lega Salvini Premier), Rolando Gianfilippo Nicola (capogruppo Lega Salvini Premier)

Componenti Commissione n. 5

Cognome e nome	Delegato: Cognome e nome	Gruppo consiliare	presente	ora entrata	ora uscita definitiva
Ancarani Alberto		Forza Italia Berlusconi per Ancarani – PrimaveRA Ravenna	X	15.00	18.11
Ancisi Alvaro		Lista per Ravenna – Polo civico popolare	da remoto X	15.00	18.11
Baldrati Idio		PD	X	15.00	18.11
Buonocore Davide		Lista De Pascale Sindaco	X	15.00	18.00
Cameliani Massimo	Beccari Stefania	PD	X	15.00	18.00
Donati Filippo	Grandi Nicola	Viva Ravenna	X	15.00	18.00
Ercolani Giacomo		Lega Salvini Premier	X	15.00	18.00
Esposito Renato		Fratelli d’Italia	X	15.00	18.00
Folli Alessandra		PD	da remoto X	15.00	18.00
Francesconi Chiara		Misto	assente	/	/
Impellizzeri Francesca		Ravenna Coraggiosa	da remoto X	15.00	17.07
Schiano Giancarlo		Movimento 5 Stelle	X	15.00	18.11
Vasi Andrea		Partito Repubblicano	da remoto X	15.00	18.08
Verlicchi Veronica		La Pigna – Città, Forese, Lidi	da remoto X	15.00	18.11

Componenti Commissione n. 9

Cognome e nome	Delegato: Cognome e nome	Gruppo consiliare	presente	ora entrata	ora uscita definitiva
Ancarani Alberto		Forza Italia Berlusconi per Ancarani – PrimaveRa Ravenna	X	15.00	18.11
Ancisi Alvaro		Lista per Ravenna – Polo civico popolare	da remoto X	15.00	18.11
Bombardi Igor		PD	da remoto X	15.00	18.11
Buonocore Davide		Lista De Pascale Sindaco	X	15.00	18.00
Buzzi Gianmarco		PD	da remoto X	15.00	18.11
Donati Filippo	Grandi Nicola	Viva Ravenna	X	15.00	18.00
Esposito Renato		Fratelli d'Italia	X	15.00	18.00
Francesconi Chiara		Misto	assente	/	/
Impellizzeri Francesca		Ravenna Coraggiosa	da remoto X	15.00	17.07
Rolando Gianfilippo Nicola		Lega Salvini Premier	da remoto X	15.19	18.11
Schiano Giancarlo		Movimento 5 Stelle	X	15.00	18.11
Valbonesi Cinzia		PD	X	15.00	18.11
Vasi Andrea		Partito Repubblicano	da remoto X	15.00	18.08
Verlicchi Veronica		La Pigna – Città, Forese, Lidi	da remoto X	15.00	18.11

Sono presenti anche l'assessore Giacomo Costantini, l'assessore Gianandrea Baroncini e i rappresentanti di START Romagna SPA.

I lavori hanno inizio alle ore 15.08.

Dopo un breve saluto e presentazione da parte di **Giacomo Ercolani** e **Davide Buonocore**, presidenti rispettivamente della C5 e della C9, **Alberto Ancarani** sente il dovere di esprimere un profondo rammarico, il rammarico di un'opposizione costretta a richiamare qui oggi STAR Romagna e l'Amministrazione a causa delle lacune di un servizio che sono da "paese del terzo mondo". Questo problema, vale a dire quello di un traghetto inservibile e/o incapace di offrire risposte ordinarie, non straordinarie, ai servizi basici è "una cosa che non sta né in cielo né in terra".

Si è deciso di utilizzare questo strumento a disposizione delle minoranze, ma è davvero inaccettabile che l'Amministrazione non abbia avvertito propria sponte l'esigenza di spiegare "a noi e ai cittadini" perché si hanno queste inefficienze. Emerge un elemento particolarmente grave, cioè che dopo 30 anni di uso dei traghetti in una determinata maniera, la fila centrale dei traghetti stessi non possa più venire utilizzata per ragioni di sicurezza.

A questo punto o erano insicuri prima, e in tal caso occorreva inviare esposti e qualcuno ha gravemente violato le norme di sicurezza, oppure si è trattato di uno sciopero "bianco" magari per scelta dei Comandanti. Comunque, resta il fatto che il traghetto sia sempre rotto e dei due uno si trova sempre in manutenzione o è costretto a procedere a ranghi ridotti.

Si ha forse un problema di carenza di personale? Si è pensato ad una ordinanza della Capitaneria di Porto, ipotizzando, appunto che la terza corsia vuota fosse legata ad un'ordinanza, senza dimenticare la gestione della biglietteria a terra.

Davvero grave che non "riusciate" a far funzionare un'emettitrice automatica di biglietti: ciò è sinonimo di incapacità di amministrare!

È lecito chiedere se intendiate acquistare un nuovo natante, meglio due, nonostante i prezzi elevati.

Vengono a galla i nodi del passato, gli errori, l'aver voluto fondere ATM con START Romagna, etc. presto ci auguriamo di poter procedere all'esame del consuntivo di START, sperando che non succeda quello che

invece temiamo, cioè che da quel bilancio emerga che il territorio ravennate è stato palesemente sottostimato, sotto finanziato rispetto a quello degli altri Enti che START Romagna, in qualche modo, serve.

Occorrono, poi, spiegazioni sulla gestione delle relazioni sindacali, sapere se il Comune di Ravenna non intenda fare uscire il servizio di traghetto dalla gestione di START Romagna e gestirlo direttamente. Se è vero come è vero, che l'unico traghetto che START Romagna gestisce è quello sul Candiano, evidentemente START Romagna non è interessata, oppure si mostra incapace di provvedere ad un servizio di questo genere. "Vorrei" che foste voi della Giunta ad ammetterlo: è un problema continuo e costante, necessita di risposte chiare e sincere, indispensabili per risolvere in concreto i problemi dei cittadini.

L'assessore **Gianandrea Baroncini** ricorda come anche in passato ci si sia trovati a doversi confrontare con temi complessi e sempre siano state sviluppate analisi che non avevano al centro "impressioni o sensibilità peculiari", ma soltanto l'interesse della comunità. È quanto va fatto anche stavolta. Le situazioni problematiche evidenziate, accentuatasi nel corso del tempo, sono innegabili, ma persistono le condizioni per tutelare l'interesse dei cittadini.

Appare ingeneroso sostenere che non si è voluto discutere di tali problematiche: tra comunicati, question time, interrogazioni, infatti, si è toccato più volte la materia e se oggi è parso giusto utilizzare lo strumento cui l'opposizione ha fatto ricorso, la prossima volta senz'altro faremo più attenzione" anche noi" nel realizzare un'utile occasione di confronto.

Roberto Sacchetti, presidente di START Romagna, propone alcune slide anzitutto utili ad offrire un quadro istituzionale di riferimento, con indicazione dei soggetti primari chiamati in campo per provvedere ad un servizio tanto delicato come quello del traghetto.

In effetti parliamo dell'unico servizio di traghetto gestito da START, nel territorio non ne troviamo di altri analoghi e, quanto a caratteristiche, sono davvero pochi in tutto il Paese.

L'Ente locale, il Comune, è il soggetto incaricato di fissare le linee programmatiche e di provvedere, in parte, al servizio sotto l'aspetto finanziario, utilizzando contributi soprattutto regionali; la restante parte, ovviamente, è legata ai ricavi dei titoli di viaggio e alla potestà tariffaria sul servizio stesso. L'Agenzia della Mobilità Emilia Romagna rappresenta il committente cui è stato affidato il servizio e pertanto determina il contratto, definisce sia le ore di funzionamento che il corrispettivo; in particolare, l'affidamento è stato fatto alla società METE Spa e viene erogato attraverso il socio START, che funge pure da armatore.

Non va dimenticato il ruolo di due soggetti che svolgono funzioni di controllo, quali la Capitaneria di Porto e l'Autorità Portuale, con competenza autorizzative su ogni azione svolta, mentre la regolamentazione rientra nel Codice della Navigazione.

Sacchetti precisa che i mezzi a disposizione sono due, il "Baleno" del 1990, alimentato da motori diesel e l'"Azzurro" del 1996, anch'esso diesel.

Quattordici, poi le unità del personale del personale di bordo, tra comandanti ed equipaggi.

Quanto allo stato dell'arte in tema di manutenzione, l'Azienda sostiene ogni anno spese pari, in media, a circa 300.000 euro per manutenzioni ordinarie, straordinarie e, soprattutto, per le verifiche periodiche che l'Ente tecnico è chiamato ad eseguire. È quasi fisiologico che dopo una decina d'anni compaiano problemi a carico delle lamiere, fenomeni di corrosione etc.

A proposito del tempo di attraversamento del canale, esso non deve superare i 15 minuti e normalmente la frequenza media risulta inferiore ai 10 minuti.

Il Presidente riconosce che nell'ultimo periodo si sono verificati diversi fermi in più rispetto alla media degli anni precedenti, però non appare corretto sostenere che la situazione è deficitaria e che "ora tutto va male". Venendo all'Ordinanza del 2013, va sottolineato come nel momento della progettazione dei due traghetti, le auto presentavano dimensioni minori e si potevano sfruttare le tre corsie, ora invece soltanto due; abbiamo prontamente dato incarico ad un ente tecnico di provvedere alla revisione del layout e stiamo attivamente lavorando per aumentare gli spazi tra le corsie.

Quanto al sistema di bigliettazione, le tecnologie oggi consentono forme diverse di vendita dei titoli di viaggio, però, abbiamo rilevato che le due emettitrici non sono più sufficienti e a breve avverrà la loro sostituzione.

Sacchetti, infine, sottolinea come si disponga di un piano industriale che prevede la sostituzione di più del 40% della flotta degli autobus, con fondi provenienti dal Pnrr e da altre fonti di contribuzione.

Negli ultimi 18 mesi ci si è concentrati, inoltre, su uno studio per la riconversione dei traghetti a GNL: abbiamo incaricato la società Rosetti Marino che, però, ha fortemente sconsigliato tale conversione sui nostri mezzi a causa dei costi troppo elevati, quasi paragonabili a quelli per l'acquisto di un mezzo nuovo, e a problemi tecnici legati al collaudo. In questo momento, pertanto, l'idea è quella di procedere in direzione della trazione elettrica, in una versione decisamente più green.

A giudizio di **Alvaro Ancisi** è necessario analizzare l'organizzazione del sistema "barbarico" dei servizi del Comune di Ravenna, per il 90% affidati ad agenti esterni quali le società partecipate, con troppi intrecci che finiscono con l'ostacolare il Consiglio comunale nel comprendere come si possa giungere ad una soluzione concreta.

Si è sempre pensato che il servizio traghetti fosse direttamente affidato in gestione a START Romagna, con il Comune socio per il 29%; apprendiamo, invece, che l'Agenzia di Controllo ha affidato il servizio a METE Spa, creando un giro tortuoso e scarsamente comprensibile. È un tema già affrontato, che vede il Comune di Ravenna indirizzare in maniera confusa la mole enorme di risorse finanziarie che continua a ricevere da parte dei cittadini, al punto da poter produrre accantonamenti annuali "stratosferici". Comunque il problema autentico consiste nel fatto che i traghetti hanno trent'anni e ora occorre fare chiarezza su cosa esattamente si ritenga opportuno fare. A Ravenna, però, un problema di finanziamenti certo non esiste. Occorre fornire alla comunità una risposta a breve termine. Se START Romagna non è in grado, conclude il Consigliere, si pensi ad una diversa soluzione, nel giro, però, di pochi mesi.

Alberto Ancarani manifesta forti perplessità e preoccupazione nel dover rilevare che esiste un'Ordinanza del 2013, applicata, però, solamente oggi, giustificandosi con l'aumentata dimensione delle auto: già quattro o cinque anni fa, però, la media delle dimensioni era notevolmente cresciuta, identica a quella del 2022 e allora perché l'applicazione così tardiva di un'ordinanza? Viene il sospetto quasi di una sorta di sciopero bianco attuato dai comandanti nei confronti dell'Azienda. Comunque, l'Ordinanza disattesa per tanti anni vede senz'altro delle responsabilità da individuare.

Passando ai 300.000 euro annui di manutenzione o non "sapete" amministrare, e questa purtroppo è la "mia" convinzione o Giunta e START Romagna" continuano a dormire".

Da ultima la storia delle emettitrici: si vuole aspettare il termine della stagione e non siete stati in grado di realizzare due emettitrici nuove entro primavera. Il quadro è desolante, manca proprio l'abc della gestione. "Mostrate di non sapere che mestiere fate e di essere lì probabilmente soltanto perché piazzati dal partito". La Giunta vi lascia fare e c'è davvero da vergognarsi!

Anche da parte di **Nicola Grandi** vengono profondo disagio ed imbarazzo. Premesso che per affrontare temi tanto delicati sarebbe necessario un confronto in presenza, va rilevato come alle sollecitazioni poste con puntualità e precisione da Ancarani, non sia giunta alcuna risposta. Grandi ricorda di avere preso spesso il traghetto, ma di fronte ad una media di 10 minuti, la sua oscilla intorno ai 40: "probabilmente sono stato io molto sfortunato...".

Il vero punto, però, è un altro, vale a dire la differenza tra azienda pubblica e azienda privata.

L'Azienda privata è chiamata a fare profitto, quella pubblica non solo profitto, ma anche altro preoccupandosi della qualità dei servizi.

Se in un'azienda privata il management si fosse per 25-30 anni completamente disinteressato nel programmare l'ammortamento di uno strumento essenziale quale il traghetto, dove saremmo andati a finire? Proporre quelle slide in risposta alle domande di Ancarani, rappresenta un'offesa alla nostra intelligenza e, triste dirlo, ma intellettualmente necessario, queste persone andrebbero tutte rimosse, allontanate dai loro posti.

Giancarlo Schiano sottolinea che i toni si sono alzati moltissimo, forse siamo già entrati in campagna elettorale e, pur senza urlare o sbattere i pugni sul tavolo, guarda con attenzione e, almeno in parte condivide, ai rilievi critici avanzati da Ancarani.

Si è parlato di dieci minuti come media dell'attraversamento, ma la cosa non appare credibile anche perché dobbiamo considerare il traffico marittimo. Grave la mancata occupazione della corsia centrale, ma ne "avete" parlato con l'organo competente per la sicurezza, cioè con la Capitaneria di Porto? Si opera in un sistema integrato, in cui è la Capitaneria a dover svolgere il controllo della sicurezza, "non voi", e poi esiste un registro delle avarie? 300.000 euro annui di manutenzione rappresentano una cifra assai elevata. Se il registro c'è, lo avete messo in relazione con i costi? Vi è il problema del mezzo, ma pure un problema di personale: esso è in sintonia con l'Azienda oppure no? Forse abbiamo un carico di lavoro eccessivo per il personale attualmente operativo.

Secondo **Daniele Perini** l'Amministrazione, la Giunta non hanno grosse responsabilità, anzi dallo stesso assessore Costantini era partita l'idea di organizzare l'odierna commissione e se il bilancio comunale è florido questo va proprio a confermare l'ottima gestione portata avanti. Il Consigliere comunque non manca di ricordare talune criticità, ad esempio il ritardo con cui START fornisce risposte alle varie questioni proposte. Ad esempio una lettera inviata da Perini nella scorsa legislatura ha trovato risposta dopo oltre unanno.

Va considerata anche la problematica inerente gli autobus e il trasporto pubblico locale. Perché Ravenna è fanalino di coda rispetto a Rimini e Faenza? Perché transitano autobus di dimensioni così rilevanti da danneggiare strade e palazzi del centro, oltre a costituire un costo elevatissimo? E poi sembra che a Ravenna gli autobus terminino le corse prima rispetto a Rimini, anche se la nostra è città eminentemente turistica. Venendo al traghetto, come gli autobus dopo tot anni vengono sostituiti quasi automaticamente perché non fare altrettanto con i traghetti?

La programmazione va fatta seriamente e spetta al Consiglio di Amministrazione di START.

Anche **Gianfilippo Nicola Rolando** fa proprie le criticità avanzate da Ancarani e Grandi e, in veste di residente nei lidi, desidera esprimere il comune sentimento di disagio e frustrazione dei residenti. In questo contesto non dovrebbe sussistere, a differenza di quanto purtroppo accade, una differenza rilevante tra servizi dei lidi nord e dei lidi sud.

Se si vuole tenere separati i lidi, allora si decida di creare un paese nei lidi nord con tutti i servizi necessari, in maniera che il cittadino non sia costretto a rivolgersi ai lidi sud. Quanto ai traghetti la Lega è stata tra i primi soggetti a chiedere la riunione di una commissione straordinaria per ricevere le necessarie risposte sia da parte di START che della Giunta.

Stefania Beccari conferma come i problemi del traghetto siano annosi e vivendo in quelle località, e dovendo con frequenza utilizzarli, si rende ben conto delle problematiche inerenti il trasporto.

Anzi, nel dicembre 2021 propose un question time sul trasporto del traghetto di Porto Corsini e Marina di Ravenna e sui diiservizi. In particolare la biglietteria a terra va migliorata e vanno considerati pure i tempi di attraversamento legati al traffico marittimo. Appare corretto chiedere a START come intenda procedere nell'immediato e anche nel lungo termine al fine di alleviare i disagi dei cittadini delle località.

La presenza del traghetto a Porto Corsini rappresenta un servizio assolutamente essenziale e se la Giunta può svolgere un'azione di controllo sull'andamento della situazione non le si può imputare peraltro alcuna responsabilità.

Un paio di domande vengono proposte da **Samantha Tardi**, esperto Forza Italia.

Quanto è venuto a costare lo studio della Rosetti Marino per giungere alla conclusione che questi traghetti non potevano essere trasformati in alimentazione GNL? Quanto si è dovuto mettere sul piatto per questa "geniale" scelta, oltre ai 300.000 euro?

A proposito della biglietteria, poi, siamo giunti al punto che un utente in auto, davanti all'operatore, deve scendere e correre verso un'erogatrice elettronica di biglietti per ritrovarsi magari il cartello "fuori servizio". A quel punto dovrebbe scaricare in fretta e furia un'app, registrarsi, fare l'account e soltanto allora poter mostrare il biglietto e salire.

Tutto questo è stato parzialmente giustificato nelle slide come una scelta dipendente dalla pandemia, dove sembra non sia stato più possibile mettere l'operatore a bordo con il compito di chiedere i biglietti.

Il non poter più disporre di un operatore a bordo è stato dettato da una normativa che lo vietava oppure si è trattato di una scelta politica interna?

Venendo alle "vostre". eventuali dimissioni, è anche la Giunta a doverle sollecitare, poiché non vero che essa non è responsabile, dato che detta in qualche modo la linea politica e la politica è quella che "vi ha messo lì a sedere".

La "vostra" capacità gestionale desta enormi perplessità e nel privato non sareste certo giunti a questi estremi. Non vi è nessuna proposta futuribile in quanto avete sostenuto.

Anche **Renato Esposito** si dice deluso per la mancata presenza in aula di START, con i propri rappresentanti collegati da remoto, il che denota, se non proprio una mancanza di rispetto, almeno una grave sottovalutazione del problema.

La dirigenza di START dovrebbe fare i bagagli prima possibile e con essa i responsabili dell'Amministrazione che non hanno saputo controllare.

Non soltanto l'opposizione, ma anche gli interventi da parti di alcuni membri della maggioranza, hanno evidenziato che le cose non vanno bene e dover ascoltare Sacchetti che alle domande puntuali di Ancarani si limita ad esporre slide per nulla attinenti lascia il tempo che trova, dando una precisa idea della mancanza di volontà o, più probabilmente, dell'impossibilità di fornire risposte.

Il Consigliere cita vari recenti articoli di giornale che denunciano i disagi all'imbarco del traghetto di Porto Corsini, nonché i disservizi a carico delle macchinette, configurando un quadro insostenibile.

Per onestà intellettuale occorrerebbe chiedere le dimissioni sia START e dell'Assessore: questo rappresenterebbe una forma di coerenza, il resto sono soltanto chiacchiere.

Cinzia Valbonesi trova del tutto fuori luogo i toni e i modi con cui viene condotta la Commissione. Si tratta, peraltro, di una commissione suggerita dallo stesso assessore Costantini, la tematica è stata anticipata su più fronti da "voi" dell'opposizione e la stessa consigliera PD, Beccari, sensibile al problema, presentò a dicembre un question time in materia.

Come metodologia di lavoro non vogliamo fare processi ad alcuno, bensì analizzare in maniera congiunta, maggioranza ed opposizione, le criticità, al fine di cercare le soluzioni maggiormente adeguate.

Anomalo pure che Tardi, esperta di un Gruppo, giunga a sollecitare le dimissioni dei dirigenti collegati ad una partecipata.

Stiamo parlando di un servizio complesso e START Romagna presenta come attività principale e peculiare quella propria del trasporto su gomme: il traghetto ha delle specificità dovute al fatto che dipende da normative speciali, connesse al Codice della Navigazione, oltre ad ordinanze e disposizioni legate alla sicurezza della navigazione del canale e al controllo di Enti preposti sia alle banchine che alla navigazione (Capitaneria di Porto ed Autorità Portuale). Inoltre vengono utilizzati dei mezzi complessi, sia per struttura che per certificazioni e collaudi.

Sicuramente i mezzi andranno sostituiti, quelli attuali appaiono obsoleti, con più di trent'anni di servizio e, non lo si dimentichi, trattiamo dell'attraversamento di un canale commerciale e ciò va tenuto presente nel definire la strategia complessiva. Nel frattempo, comunque, si può migliorare la biglietteria, agevolare l'accesso al traghetto, ma tutti insieme, in un'ottica costruttiva.

Dopo che **Ancarani** mostra preoccupazione per le informazioni ricevute da residenti a Marina, che parlano addirittura di un aumento dei prezzi del traghetto per il prossimo anno, **Sacchetti** manifesta perplessità ed amarezza davanti a certe affermazioni, poiché la partecipazione di START in collegamento da remoto con ben sei rappresentanti, costituisce una forma di rispetto per la commissione.

In risposta alle sollecitazioni di Ancisi chiarisce che Ravenna Holding con il 24.5% è il socio di riferimento di START; non appropriato sostenere che sia la Provincia il principale riferimento, poiché Rimini Holding dispone del 22%, Forlì del 17.5%, Cesena del 15.5%, quindi sommando Forlì e Cesena siamo al 33% contro il 24.5%. Invece parlando dei singoli soci Ravenna Holding, in effetti, rappresenta il socio di riferimento.

Lo stesso Ancisi, poi, desiderava ricevere informazioni per quanto riguarda eventuali nuovi traghetti.

“Noi” stiamo lavorando in tale direzione, ma nessuna compagnia fa un preventivo fino a quando non vi è una progettazione definitiva. Anche per questo la scelta della strategia appare non facile e delicata, poiché procedere verso l’elettrico vuol dire avere a terra gli strumenti di ricarica e ciò non può essere una scelta soltanto di START. Occorre la convergenza pure dell’Amministrazione.

Nel breve periodo, comunque, l’impegno di START è quello di continuare a svolgere tutte le manutenzioni possibili e il tecnico Stefano Sirri può fornire maggiori dettagli, essendo competente dei progetti speciali.

Sirri precisa che la conversione dei traghetti a GNL nasceva da uno studio preliminare condotto con l’Università di Bologna che, purtroppo, si è rivelato incompatibile con le normative legate all’applicazione del codice IGF, non è possibile, infatti, predisporre navi a gas date le ridotte dimensioni delle unità dei traghetti e la cosa ha rappresentato “anche per noi” una sorpresa negativa.

Circa la conversione delle navi da alimentazione a gasolio ad alimentazione elettrica, pure in questo caso abbiamo condotto delle valutazioni preliminari e contattato alcuni costruttori ricevendo elementi confortanti. Purtroppo i tempi non sono immediati, anzi.

Si inserisce nuovamente **Sacchetti** per fornire precisazioni sul tema della corsia centrale. È stata un’Ordinanza del 2013 ad indicare una distanza tra un mezzo e l’altro pari ad 80 cm; un paio di mesi fa, poi, è pervenuta una lettera da parte dei responsabili della sicurezza dei lavoratori, evidenziando come tale distanza non venisse rispettata.

Quanto al GNL e all’offerta del privato di trasformazione dei traghetti attualmente diesel in alimentazione a GNL, nell’accordo la cifra messa a compensazione era di 500.000 euro per un solo mezzo; lo studio della Rosetti Marino parlava, invece, addirittura di una cifra nell’ordine dei 4.500.000 euro per ciascun mezzo, quindi sostenere che vi era la possibilità di trasformare entrambi i mezzi è molto lontano dalla realtà.

Ancarani chiede delucidazioni sulla lettera appena ricordata da Sacchetti in tema di sicurezza dei lavoratori: inviata “da chi a chi?”, con **Sacchetti** a rispondere che i destinatari della lettera erano la stessa START e la Capitaneria di Porto.

Quanto al registro delle avarie, **Gabriele Tarroni** (di Start Romagna) specifica che presso il natante è obbligatorio tenere un registro di bordo di tutti i malfunzionamenti, è un atto dovuto, ogni avaria va tempestivamente comunicata alla Capitaneria. L’Ente certificatore del porto procede ad una verifica e soltanto a seguito di una regolare visita ispettiva il traghetto potrà riprendere il proprio servizio.

Esclusa una situazione di malessere da parte del personale, **Sacchetti** puntualizza come, circa l’operatore a bordo, sia parso più corretto mantenere un presidio a terra, per le emettitrici, poi, rimandare all’autunno non è stata una scelta discrezionale, ma imposta da regole di appalti pubblici.

Ci si augurava di arrivare per il mese di giugno, ma la pandemia si è aggravata e si è allora optato per la scelta di fare i biglietti a terra e poi mostrarli prima di salire a bordo, per evitare situazioni a bordo difficili.

Soffermandosi sugli investimenti programmati, l’assessore **Giacomo Costantini** sottolinea che questa consiliatura è attivamente impegnata nel riequilibrare quegli investimenti che devono portare a un ricambio del parco mezzi nella nostra città, andando ad aggiornare il metano e l’elettrico.

Per il traghetto la riflessione avviata nel 2017 sul GNL è stata aperta anche come richiesta di compensazione da questa Amministrazione, considerando anche un panorama di possibilità di nuove alimentazioni. Scartata l’opportunità del GNL, l’elettrico rappresenta ora la possibilità migliore, sia dal punto di vista ambientale, sia in chiave di correlazione con i vari investimenti per il terminal crociere.

Purtroppo occorreranno degli anni.

Quanto all'aumento del costo delle materie prime e delle risorse energetiche, i ritardi sono innegabili e se si ordina un'auto elettrica oggi, questa non verrà consegnata prima del prossimo anno. Nell'insieme, però, l'elettrico rappresenta la soluzione percorribile e più chiara.

Come Giunta "abbiamo" l'impegno di non sperperare denaro pubblico, andando anzi ad intercettare tutti quei finanziamenti che ci possono portare ad alleviare un investimento che non può essere tutto sulle spalle di START e nemmeno ricadere tutto sul Comune di Ravenna. Il problema del traghetto, inoltre, va ad intrecciarsi con il tema degli aumentati traffici portuali.

START è un'azienda costituita quindi da persone e infrastrutture, le infrastrutture hanno un loro percorso e una loro programmazione negli investimenti e nelle manutenzioni, le persone hanno una propria dignità lavorativa. Da una parte, quindi, abbiamo gli investimenti in gran parte programmati con manutenzioni ordinarie e straordinarie per circa 300.000 euro annui, non vi è soltanto il momento della rottura, del danno conclamato, ma anche l'usura dei natanti in ragione del maggiore utilizzo pure nei periodi invernali.

Dall'altra parte vi è la collaborazione con il personale, con i comandanti, con gli addetti ai biglietti per migliorare il servizio e la qualità offerte. Se START, come comunicato, sta già occupandosi di un nuovo layout anche per recuperare la corsia centrale, ciò è motivo di soddisfazione, però, il mondo sta andando verso le due ruote.

Infine, conclude Costantini, si è sentito oggi più volte da parte dei consiglieri accostare la realtà di START a quella di un'azienda privata, un confronto ingeneroso poiché non esistono aziende private che si occupino di trasporto pubblico collettivo, oppure in caso esistano viaggiano su infrastrutture pubbliche, pensiamo al caso di ITALO. Il lavoro di START, quindi, è molto più complesso rispetto a qualsiasi attività privata che si voglia portare a paragone, cerchiamo di essere meno severi nei giudizi per giungere ad una soluzione che migliori un servizio così centrale per la comunità, per l'intera città, per il nostro turismo.

Nicola Grandi, rivolto a Costantini, apprezza la citazione di ITALO, non osando, peraltro, nemmeno immaginare cosa sarebbe successo se chi gestisce ITALO, che pur viaggia su tratte di proprietà pubblica, si fosse dimenticato di programmare per trent'anni, come accaduto nel caso dei traghetti.

ITALO, a questo punto, non avrebbe più treni...

Questa mancanza di programmazione non è tanto figlia dei cinque anni di questo assessorato e di quello precedente, ma si deve tornare indietro di ben trent'anni; anzi negli ultimi cinque è emersa una qualche volontà di porre rimedio ad una situazione improcrastinabile.

Sono stati i 25-30 anni precedenti, infatti, a palesare una "mancanza di visione allucinante". Anche per quanto attiene i biglietti a terra, siamo in presenza di un vero fallimento.

Si aggiunga poi che se ci si presenta alla biglietteria, basta far presente che "il nonno ha una casa a Marina Romea e io abito a Ravenna", allora, senza alcuna certificazione tre, quattro, cinque, sei e più persone di quel nucleo familiare possono attraversare il canale gratis.

È l'ennesima conferma che anche la questione dell'abbonamento per i residenti va rivista.

Circa il futuro occorre fare chiarezza, "diteci" se per elettrificare un traghetto è necessario meno di un anno oppure diversi anni, come sostiene Costantini, oppure circa 18 mesi, come affermato da qualcun altro.

Attualmente il percorso del traghetto, puntualizza **Ancisi**, non è perpendicolare all'altra sponda, ma è in diagonale e ciò allunga i tempi di durata in maniera notevole.

Sulla stampa, poi, troviamo notizia che per ripristinare la banchina del Candiano, lato Porto Corsini, danneggiata una decina di anni fa dal traghetto della linea Ravenna - Catania, occorreranno più di 3 milioni di euro. I lavori dovrebbero concludersi entro la prossima estate, secondo l'Autorità di Sistema Portuale Ravenna: peccato che la notizia risalgia al 13 luglio 2018!

Oggi si attende l'elettrificazione dei mezzi, ma il quadro appare troppo confuso: c'è chi sostiene che, se tutto va bene, avremo un traghetto pronto per la prossima estate, mentre Costantini si affretta a chiarire che occorreranno diversi anni.

Anche le banchine andrebbero elettrificate, tanto più che oggi sembrano essere disponibili sistemi a batteria con ricarica rapida e, infine, considerato anche che i due traghetti hanno più di trent'anni e che START ha preso in mano il servizio nel 2001, chi paga?

Il Comune di Ravenna deve contribuire attivamente: occorre procedere ad un cronoprogramma, frutto di un'azione sinergica tra Amministrazione e START, con comunicazione tempestiva dei vari passaggi.

Dopo che **Ercolani**, dato il protrarsi della riunione odierna, suggerisce un aggiornamento a settembre, interviene **Rolando** che, rivolto a Valbonesi, circa la specificità della materia riconosce la sua complessità, ma ciò non vuol dire che essa non debba venire adeguatamente trattata. Parliamo di una materia “marittima” e il Consigliere non approva che si parli del problema traghetti, come di una materia “speciale” per START. Infatti ci vuole cultura, cultura marittima, cultura nautica e purtroppo oggi sono emerse chiaramente le difficoltà gestionali in tal senso da parte della società chiamata a far loro fronte. Pensiamo alla realtà di una ventina di anni fa, quando si attraversava addirittura più celermente, i percorsi erano più brevi, si poteva fare il biglietto a bordo, i traghetti, soprattutto, non si trovavano continuamente in avaria. Oggi sarebbe stato lecito attendersi un'ammissione di responsabilità da parte di START, in nome di una onestà intellettuale che, invece, è del tutto mancata.

A giudizio dell'assessore **Baroncini** nessuno può essere tacciato di disonestà intellettuale e, al di là di “note di colore politico”, ci si è comunque concentrati su temi specifici, in un'ottica propositiva di lavoro. In passato, non dimentichiamolo, si è compiuta la scelta “forte” di mantenere il servizio traghetto all'interno della gestione unitaria del trasporto pubblico locale, una scelta non facile, ma che ha rappresentato, e rappresenta tuttora, un valore aggiunto. Occorre costantemente aver presente la complessità della situazione, dai costi, alla gestione ordinaria e straordinaria, alla difficoltà di ottenere le necessarie autorizzazioni, in un quadro globale che permetta di conciliare le esigenze dei cittadini, dei turisti e del porto commerciale.

Perini non chiede le dimissioni dell'Assessore né quelle del CdA. di START, però i problemi esistono e occorre adoperarsi per una soluzione concreta.

Sacchetti, a questo punto, desidera ricordare che “io e il Consiglio di START” ci siamo insediati soltanto nell'agosto 2019, garantendo comunque una continua e fattiva collaborazione.

Anche **Ancarani** sollecita un incontro dopo la pausa agostana, quando sarà possibile avere contezza del bilancio di START.

I lavori hanno termine alle ore 18.11.

Il Presidente della commissione 5
Giacomo Ercolani

Il Presidente commissione 9
Davide Buonocore

p. segretaria commissione 5 e segretario commissione 9
Paolo Ghiselli

*Verbalizzazione a cura di
Paolo Ghiselli*