

Comune di Ravenna



Commissione 6 "Sport, grandi eventi, turismo" del 05/06/2023 ore 15.00

VERBALE – APPROVATO IN SEDUTA COMMISSIONE 6 il 03/04/2024

In data **lunedì 5 giugno 2023, alle ore 15.00** si è tenuta, presso la sala consiliare del Comune di Ravenna, la seduta della "**COMMISSIONE 6 "Sport, grandi eventi, turismo"** in modalità "ibrida" (sia in presenza che da remoto) per discutere il seguente ordine del giorno:

- 1) Eventuale approvazione verbali sedute precedenti;
- 2) **Criticità trasporto pubblico, in vista dell'imminente stagione estiva**, come da richiesta Id. 11188470 - PG 92969 del 05/05/2023, avanzata dai Consiglieri comunali **Daniele Perini** (Gruppo "Lista de Pascale Sindaco"), **Davide Buonocore** (Gruppo "Lista de Pascale Sindaco"), **Giancarlo Schiano** (Gruppo Movimento 5 Stelle), **Andrea Vasi** (Gruppo "PRI"), **Marco Montanari** (Gruppo "PD"), **Alvaro Ancisi** (Gruppo "Lista per Ravenna Polo civico popolare"), **Luca Cortesi** (Gruppo Ravenna Coraggiosa).

Presiede la seduta il **Consigliere Filippo DONATI**

Risultano presenti all'appello i seguenti componenti:

Nome	Cognome	Ruolo	Delega	Presente	Assente	Ora entrata	Ora uscita
Alberto	ANCARANI	Consigliere		(remoto) ✓		15.00	18.12
Alvaro	ANCISI	Consigliere			✓	-	-
Fabio	BAZZOCCHI	Consigliere			✓	-	-
Davide	BUONOCORE	Consigliere		(remoto) ✓		15.00	18.12
Gianmarco	BUZZI	Consigliere		(remoto) ✓		15.00	18.12
Angelo Nicola	DI PASQUALE	Consigliere	Alberto FERRERO	✓		15.00	18.12
Filippo	DONATI	Presidente		✓		15.00	18.12
Chiara	FRANCESCONI	Consigliera		(remoto) ✓		15.00	18.12
Francesca	IMPELLIZZERI	Consigliera		(remoto) ✓		15.00	18.12
Lorenzo	MARGOTTI	Consigliere		(remoto) ✓		15.00	18.12
Gianfilippo Nicola	ROLANDO	Consigliere		(dalle 17.28 da remoto) ✓		15.00	18.12
Giancarlo	SCHIANO	Consigliere		✓		15.00	18.12
Andrea	VASI	Consigliere		(remoto) ✓		15.00	18.12
Veronica	VERLICCHI	Consigliera		(remoto) ✓		15.57	18.12

Risultano inoltre presenti:

- **Daniele Perini** (Capogruppo Lista de Pascale Sindaco) primo firmatario della richiesta di convocazione Commissione 6;
- **Nicola Grandi** (Capogruppo Viva Ravenna);
- **Giacomo Costantini** (Assessore con delega al turismo)
- **Gianandrea Baroncini** (Assessore con delega alla mobilità);
- **Ing. Corrado Guerrini** (Capo Servizio – Dirigente Mobilità e Viabilità Comune di Ravenna)
- **Ing. Roberto Sacchetti** (Presidente Start Romagna)
- **Ing. Claudio Sanna** (Direttore Start Romagna)
- **Ing. Gabriele Tarroni** (Funzionario Start Romagna)
- **Ing. Stefano Sirri** (Funzionario Start Romagna)
- **Carlo Ravaioli** (Esperto Lista de Pascale Sindaco)
- **Samantha Tardi** (Esperta Forza Italia Berlusconi per Ancarani PrimaveRa Ravenna)

I lavori hanno inizio alle ore 15.30.

PRESIDENTE Commissione 6 Filippo DONATI (Viva Ravenna) Propongo l'approvazione del verbale della C6+C8 del 02/12/2022 che risulta approvato a maggioranza (con l'astensione del consigliere Alberto Ferrero in quanto non risultando commissario C6+C8 non era presente alla seduta) e quello della C1+C6 del 20/02/2023 (approvato all'unanimità dei presenti). Diamo subito la parola al primo firmatario consigliere Daniele Perini (Gruppo Lista de Pascale Sindaco) per illustrare la richiesta di convocazione di questa commissione.

CONSIGLIERE Daniele PERINI (Lista de Pascale Sindaco) Grazie Presidente, ringrazio anche i dirigenti di START Romagna, ricordo che la richiesta è stata firmata dal sottoscritto, dai consiglieri Davide Buonocore, Giancarlo Schiano, Andrea Vasi, Marco Montanari, Alvaro Ancisi, Luca Cortesi, quindi da un'ampia maggioranza. Ringrazio gli Assessori che in questi anni hanno svolto un importante lavoro per aumentare il numero delle presenze nella nostra Città e credo che anche il Presidente della Commissione odierna condivida queste affermazioni. Tanti gli eventi da segnalare, tra cui settimo centenario dalla morte di Dante Alighieri e varie iniziative che hanno posto Ravenna al centro dell'attenzione non solo nazionale, ma internazionale. Ringrazio i dirigenti di START per la presenza. La nostra comunità è la più vasta della Romagna, come territorio e come popolazione risulta, infatti, essere la seconda in Italia con ben 35 Km di costa e l'Amministrazione detiene il 25% delle azioni di START Romagna, quindi, un significativo "pacchetto". Venendo al primo punto, sappiamo che sono state soppresse numerose fermate del trasporto pubblico in alta percentuale a Ravenna, a seguire Cesena, alcune Forlì, mentre a Rimini non risultano soppressioni di fermate bus. Quest'ultima è la capitale del turismo, ma anche Ravenna si difende bene: «noi» siamo la Capitale della Cultura. Quindi la prima domanda è: perché Ravenna subito questa enorme soppressione di fermate? Ci giunge, inoltre, notizia che si sarebbero licenziati 8 controllori. I turisti continuano ad arrivare numerosi. Circa 15 giorni fa è arrivata una crociera importante e i turisti avrebbero desiderato visitare Ravenna, ma non hanno trovato l'autobus e neppure una pensilina per ripararsi. A Cesena, in centro si trovano «numeratori» alla fermata con l'indicazione dei minuti/secondi che mancano all'arrivo del bus, «noi» a Ravenna, invece, li abbiamo soltanto in zona stazione. A Faenza, ad esempio, c'è un mezzo elettrico da 7-8 anni, Rimini ha in dotazione bus con aria condizionata, filodiffusione, insomma pullman meravigliosi, come si può constatare anche dal loro sito. A Ravenna mancano le pensiline, come più volte evidenziato attraverso varie interrogazioni da me depositate nel corso del mandato di Consigliere (35 anni). Ritengo opportuno ricevere dettagli in merito allo sviluppo del trasporto estivo: con il Parco Marittimo abbiamo apportato un cambiamento rilevante, ma come far fronte alla mancanza di parcheggi, e lo scambiatore? Nell'attività di volontariato con i «nonni» molti si sono lamentati perché in attesa di un autobus che non è passato. Auguriamoci che questo non accada per i turisti, perché se non si forniscono adeguati servizi, l'anno successivo poi non tornano. Senza trascurare il fatto che nei mesi estivi la nostra popolazione triplica. A Ravenna vediamo circolare mezzi «vecchi», enormi, semi-vuoti, anche in centro, di fronte al teatro Alighieri con una pavimentazione stradale composta da «ciotolato», che finisce poi per dover essere ripristinato. Vorremmo vedere circolare bus elettrici di ultima generazione. Ultimo punto è quello che riguarda il traghetto. Sono ancora quelli inaugurati d'allora Sindaco D'Atorre e non vorremmo vedere ripetersi le file riscontrate nella scorsa stagione: c'è bisogno di potenziare il servizio, con traghetti nuovi? Vorremmo che anche su questo da parte vostra potessero giungere risposte positive per quanto riguarda la nostra cittadinanza. Siamo stati eletti per portare a conoscenza delle autorità, in questo caso Presidente, Direttore e Consiglio di Amministrazione di START, quelle che sono le «carenze» del servizio di trasporto pubblico. A Rimini, ad esempio, esiste la metropolitana di superficie, nella nostra Città si riscontrano problemi anche con i treni e il servizio di trasporto pubblico presenta innegabili difficoltà.

ASSESSORE Gianandrea BARONCINI Un ringraziamento di cuore per il lavoro che in queste settimane ci ha visti tutti impegnati e rispetto al quale anche i consiglieri, con le loro segnalazioni, hanno fornito un valido supporto per affrontare la recente situazione di emergenza alluvionale. Venendo ai temi di oggi voglio ringraziare il consigliere Perini e i firmatari del documento rispetto a un tema che ci coinvolge molto e che è stato più volte anche in questa consiliatura al centro delle nostre riflessioni. Ritengo che il tema possa

inserirsi in un percorso che, insieme a START Romagna, abbiamo già intrapreso nelle ultime due audizioni, sia in Commissione consiliare che durante la discussione di tanti atti di Consiglio, e che possiamo sicuramente proseguire oggi. Parlare di trasporto pubblico locale in una città come Ravenna vuol dire avere presente una conformazione che vede metà della popolazione in Città e l'altra metà sparsa per il forese, con territori dalle caratteristiche morfologiche ben precise; "penso" ai 9 lidi che d'estate hanno esigenze turistiche particolari. Non ci si deve, però, limitare soltanto all'aspetto turistico, ma occorre considerare la vita quotidiana della nostra comunità. Si pensi ai percorsi casa-scuola, casa-lavoro, che impongono momenti di confronto, come quelli giustamente richiesti dai Consiglieri, per fare il punto rispetto a tre grandi questioni: la prima legata alla situazione del personale in servizio, alla difficoltà di coprire la programmazione delle corse; la seconda, legata alla costruzione di percorsi che possano portare a innovazioni necessarie nel parco mezzi e nei percorsi; la terza questione, diciamo così, riguarda il traghetto. Avevamo condiviso già alcune riflessioni, alcune tappe di quel percorso individuato e penso alle nuove emittitrici; rimangono, però, alcune situazioni da analizzare e condividere. Abbiamo l'occasione di conoscere per la prima volta e di confrontarci con il nuovo Direttore di Start. Rispetto ai tre temi evidenziati proverei a fare il punto. Poi ci sarebbero tanti altri argomenti, dalla questione ferroviaria alle pensiline, che credo però ci potrebbero condurre "fuori tema", così come è il caso dei servizi che il Terminal Crociere mette a disposizione dei propri client/utenti e crocieristi, non come trasporto pubblico locale, ma in qualità di servizi in carico al terminalista. In questo contesto si inserisce quanto ricordato dal Consigliere Perini nella sua introduzione. Disponiamo, comunque, di tutti gli elementi necessari per riprendere i percorsi significativi già impostati nelle precedenti occasioni di confronto con Start. Percorsi che interessano l'Agenzia della Mobilità Romagnola, Ravenna Holding, e il Comune, in particolare attraverso il mio assessorato e gli uffici alla mobilità e l'assessorato al turismo e partecipate. Per quel che riguarda i temi propri del periodo estivo quali il navetto mare, abbiamo svolto un lavoro unitamente alla Cooperativa Bagnini per accompagnare il passaggio verso la realizzazione del Parco Marittimo, nella speranza di poter giungere ad un equilibrio soddisfacente per il territorio.

ASSESSORE Giacomo COSTANTINI Per quanto riguarda il Terminal Crociere nella località di Porto Corsini, abbiamo un'area specifica di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale, concessionata al terminalista che è un raggruppamento tra privati e Royal Caribbean, che forniscono servizi ai crocieristi. Abbiamo il trasporto pubblico che serve la località di Porto Corsini, come tutte le altre località. All'interno dell'area concessionata che "chiamiamo" terminal e destinata in futuro a divenire una vera e propria stazione marittima è presente un servizio di trasporto puntuale che può essere diviso principalmente in due categorie: lo shuttle o transfer. Lo shuttle è solitamente organizzato a livello locale, con la collaborazione degli imprenditori: a Ravenna è partita un'ottima sperimentazione, grazie a Ravenna Incoming, che collega gli ospiti degli hotel e delle strutture ricettive al terminal, su passaggi puntuali. Esiste, poi, il servizio transfer, anch'esso fornito da privati in collaborazione con i tour operator, gli stessi che hanno venduto i biglietti per le crociere e che si basa su appuntamenti e logistica concordati anche con il Comune di Ravenna. Con l'Assessore Baroncini, insieme all'Ing. Guerrini (Servizio Mobilità), "abbiamo" effettuato più sopralluoghi in stazione per cercare di combinare tutti questi servizi e dare loro la migliore soluzione nella sicurezza dei terminalisti. Sono, comunque, servizi privati, compresi nel prezzo del biglietto della crociera, che prevedono un passaggio o dall'aeroporto direttamente al terminal o dall'aeroporto alla Città di destinazione, tramite una logistica intermodale che vede la collaborazione sinergica del trasporto ferroviario con quello su gomma. L'articolo uscito sulla stampa in merito ad un video girato all'interno dell'area terminal, quindi concessionata, riprendeva alcuni passeggeri con valigia, che erano in attesa di tornare o verso l'aeroporto o verso la Città, quindi crocieristi non in procinto di visitare la Città, ma di tornare a casa, quindi allo scalo del home port. Servizio che con la realizzazione della stazione marittima troverà una dignitosa logistica anche al riparo dalla pioggia, un lavoro, però, spettante al privato che ha in concessione l'area terminal. Venendo al navetto si tratta di un servizio effettuato grazie al coordinamento con il Consorzio Mete che raggruppa anche più privati, costituendo un vero e proprio servizio puntuale di tipo turistico, che va ad affiancarsi a quello del trasporto pubblico. Quest'anno si è notevolmente potenziato il servizio navetto per evitare che si percepisse, con il primo anno del Parco Marittimo una indisponibilità di servizi e anche perché, alla luce della diminuzione dei parcheggi negli stradelli retroduali, non disponiamo di uno storico circa l'utilizzo di questo servizio. Da qui la decisione di coprire sin dal weekend di Pasqua anche i successivi weekend, tenendo monitorato quello che sarà successivamente un equilibrio di fornitura del servizio stesso, per giungere all'alta stagione che ha inizio con la chiusura delle scuole, quindi all'incirca con lunedì 12 giugno. In tal senso avevamo fatto una prima proposta alla Cooperativa Stabilimenti Balneari, con una copertura pomeridiana infrasettimanale e, ovviamente, il potenziamento già attivato nei weekend. Invece, proprio perché abbiamo bisogno di rendere evidente che il servizio ha una sua continuità e che può essere poi eventualmente modulato sulle frequenze di passaggio, abbiamo deciso, in accordo con la Cooperativa Stabilimenti Balneari, di offrire una copertura già dal 12 giugno, dal lunedì al giovedì dalle 9 alle 22 e quindi un potenziamento del venerdì e del sabato fino alle 2 di notte e la domenica con un orario prolungato. Non abbiamo dato comunicazione, nonostante fossimo già pronti per partire con questa nuova opzione, perché ci sembrava più corretto parlarne oggi in Commissione e successivamente poi uscire con il comunicato stampa. Una copertura così vasta è indispensabile per raccogliere dati sul reale utilizzo dello strumento navetto, ai fini di una corretta ponderazione nei prossimi anni, che tenga conto anche di mezzi che per la loro dimensione ci consentano di operare valutazioni su una diversa capacità di portata: su bus capaci di trasportare 80 persone, su articolati doppi, con portata fino a 120 persone. Ragionare sulla copertura di fasce orarie significa dare comunicazione semplice che un servizio è presente, poi con la frequenza e con la dimensione dei mezzi per agire sulla tempestività del servizio. Parliamo comunque di lidi tanto importanti non

solamente in chiave turistica, ma anche per gli stessi ravennati, poiché di fatto costituiscono i principali punti di riferimento per chi abita nella città di Ravenna.

PRESIDENTE Start Romagna - Ing. Roberto SACCHETTI Il confronto rappresenta senz'altro lo strumento più utile per garantire una migliore qualità del servizio offerto. Abbiamo preparato alcune slide ritenendo che possano rendere più agevole la comprensione del tema in discussione. Dobbiamo attenerci ai tre punti contenuti all'interno della richiesta di convocazione, anche perché alcuni degli spunti emersi nei precedenti interventi non rientrano nella competenza del gestore, quali ad esempio le pensiline e la pianificazione del servizio. Il gestore, infatti, provvede ad eseguire quanto gli indica l'Agenzia per la Mobilità Romagnola. Pertanto i nostri tre punti sono: 1. la gestione del servizio scolastico ed estivo con le preoccupazioni che venivano espresse, legate anche al tema turismo; 2. il rinnovo della flotta e 3. lo stato del traghetto, quest'ultimo discusso già nel corso di una precedente commissione. Una breve puntualizzazione circa il servizio dei controllori, che risulta esternalizzato da anni. Ritengo utile fornire dati partendo dal primo punto, quello della gestione del servizio di trasporto pubblico. Il primo è un dato positivo. Start nel 2019 ha trasportato 49.810.000 passeggeri, nel 2020 circa 32.000.000, nel 2021 intorno ai 35.000.000, nel 2022 circa 46.000.000, quindi si sta ritornando a quella normalità che la pandemia aveva ridotto in maniera significativa. Nel 2022 abbiamo "esercitato" 21.352.000 chilometri. Nel territorio di Ravenna sono 5 milioni. Il territorio più vasto come chilometri è quello di Forlì-Cesena, poi viene Rimini e Ravenna che, come numero di corse di chilometri, ha un numero inferiore. Le corse programmate dal primo di gennaio al termine dell'anno scolastico sono state 149.263 nel bacino di Ravenna e l'urbano 81.000 (dato provvisorio poiché la scuola terminerà a giorni). Le corse non effettuate sono state 1.400, di cui 1.388 nell'urbano, questo per favorire chi veniva da più lontano, gli studenti e i lavoratori, concentrandosi sui momenti in cui sui mezzi viaggiavano pochissimi passeggeri e nel periodo da giugno-settembre, quindi quando non vi è scuola. Non possiamo negare talune criticità, in primis quella di trovare autisti. Si tratta di un problema ormai strutturale, 400.000 gli autisti "ricercati" in Europa e in Italia 7.000 le figure mancanti nel TPL. Siamo aperti a tutte le forme di reclutamento, senza alcuna speculazione economica, anzi abbiamo costituito, come noto, una nostra academy per la formazione; mentre, in precedenza, venivano assunti autisti già dotati di patente, oggi provvediamo noi al percorso di formazione, con un periodo dai 6 ai 9 mesi, per permettere ai ragazzi che desiderano intraprendere questi mestiere, di conseguire la patente D, poi E e infine il CQC. La patente presenta un costo notevole di 4-5.000 euro e quindi, se gli autisti decidono poi di restare in Start almeno due anni, vengono rimborsati, proprio al fine di instaurare un rapporto di fidelizzazione. Su 967 unità al 31 dicembre 2022, avevamo 710 autisti, all'1 maggio si erano ridotti a 685: abbiamo avuto delle uscite e nonostante una decina di assunzioni, siamo comunque in una fase critica con la popolazione degli autisti invecchiata, un turn over che ha visto dal 2020 al 2022, 183 assunzioni. Il fabbisogno da noi ritenuto pianificato per il periodo 2023-'25 è di 190, a fronte di circa 160 pensionamenti o uscite, per cui l'obiettivo è di recuperare quel delta che si è venuto a creare e che per il territorio di Ravenna cuba circa 10 unità. Oltre all'academy, abbiamo società esterne per la ricerca di autisti, facciamo selezioni, insomma, seguiamo tutte le strade possibili, considerando che nella medesima situazione versano un po' tutte le aziende italiane del nostro settore. Stiamo cercando autisti con selezioni dalla Romania, Albania e altri Paesi, per poter sopperire a questa criticità che ci ha visto, come veniva detto, non riuscire a garantire tutte le corse programmate, in primis sul territorio di Forlì-Cesena, poi Ravenna mentre nel riminese effettivamente la situazione è andata meglio. Siamo impegnati da quel punto di vista a colmare le differenze, possibilmente già con la ripresa dell'anno scolastico. Invece sul secondo punto, quello concernente il rinnovo della flotta per poter disporre di mezzi più nuovi darei la parola al nostro neo-Direttore dall'8 maggio, Ing. Claudio Sanna.

DIRETTORE Start Romagna - Ing. Claudio SANNA Innanzitutto grazie per questa riunione e chiedo ai colleghi chiaramente, vista la mia "lunga" anzianità aziendale di tre settimane, di intervenire se ci fosse qualche inesattezza. Il Consigliere Perini ha parlato di rinnovo della flotta, quindi parliamo di dati. Start al 31/12/2022 dispone di un parco mezzi di 588 unità. Il 27% è alimentato a metano e il 70% a gasolio, soltanto il 3% ad elettrico. Nel 2026 vedrete quella che è l'evoluzione, poi vedremo in dettaglio Ravenna, il 56% della flotta intera diventerà a metano (GNC) quindi compresso, anche se c'è qualcosa di liquido il 32%, quindi scenderà la percentuale dei mezzi a gasolio ed il totale della flotta sarà per il 12% elettrificata. Ravenna dispone ad oggi di 96 mezzi che diventeranno, entro il 2026, 111, quindi ci saranno +15 mezzi per la flotta di Ravenna; in merito al rinnovo della flotta, il 53% verrà rinnovata, con 59 nuovi mezzi, 41 dei quali saranno elettrici e 18 a metano. Quando tutti i mezzi saranno arrivati la situazione della flotta sarà la seguente: il metano scenderà dal 71% al 54%, quelli a gasolio avranno un impatto importante scenderanno dal 29 al 9% e i mezzi elettrici che oggi sono pari a zero, diventeranno il 37% della flotta. Questi sono i mezzi in arrivo nel triennio 2023-'26, anche se arriveranno a partire dalla fine del 2023.

FUNZIONARIO Start Romagna - Ing. Stefano SIRRI Start Romagna, così come le altre aziende di trasporto della Regione, cercano di sfruttare le opportunità generate dai finanziamenti che derivano dal Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile e dal PNRR. Diciamo che Start Romagna fondamentalmente riceve contributi o direttamente dal Ministero, attraverso la Regione, o dal Ministero attraverso i Comuni, con i quali ha stabilito delle convenzioni in base alle quali acquistare autobus nuovi piuttosto che realizzare delle infrastrutture. Oggi parliamo di un fondo ministeriale dell'ordine dei 2,8 milioni di euro che deriva dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, poi abbiamo fondi dedicati direttamente ai Comuni, quindi città ad alto inquinamento, città maggiori di 100.000 abitanti e fondi che derivano dal PNRR, quindi 2 milioni per il D.M. 315 dato Regione e 7 milioni direttamente dal Comune di Ravenna. Come azienda siamo posizionati abbastanza bene, nonostante quello che si sente in televisione sui ritardi del PNRR, tant'è che noi con il D.M. 315, abbiamo lanciato tutti gli acquisti fino al 2026, quindi lo completeremo in anticipo, mentre per il 530 dovremmo riuscire a completarlo anche questo nei termini che prevedono la sottoscrizione dei contratti entro

fine di quest'anno e il completamento entro il 2026. Probabilmente riusciremo ad anticipare qualcosa all'interno del 2025. I primi mezzi elettrici sono già stati ordinati e dovrebbero arrivare indicativamente all'inizio del 2024, sono 17 autobus da 8 metri, che sostituiranno i vecchi mezzi a metano che girano in centro a Ravenna, quindi sono autobus più o meno che hanno la stessa portata, 47 posti, compreso quello per disabili, hanno batterie di ultima generazione agli ioni di litio, che consentono autonomia operativa interessante, anche se non completa per quello che riguarda il servizio giornaliero e saranno attrezzati con tutti i nuovi sistemi di bordo, quindi video sorveglianza, sorveglianza passiva per gli incidenti, sistemi di protezione autista che riguardano la cabina completamente chiusa per evitare le aggressioni e un sistema legato al telerilevamento, dove l'autista può attivare tramite la pressione di un pulsante la chiamata alla centrale operativa e quindi chiamare eventualmente le forze dell'ordine, se ci fossero delle criticità. La fornitura dei mezzi si dovrebbe completare a inizio 2024, purtroppo sono un po' in ritardo anche a causa del terremoto in Turchia, che ha danneggiato seriamente le catene logistiche del Paese, poi abbiamo tutta la fase di allestimento, perché questi mezzi, devono essere attrezzati con quelli che sono gli apparati di bordo obbligatori sia per la Regione Emilia Romagna che per il Ministero. Poi, abbiamo tutta una fase legata al rapporto con la Motorizzazione Civile, con il fornitore di immatricolazioni e collaudi e quindi il completamento dell'infrastruttura di ricarica. Fatti questi passi cominceremo a vedere i mezzi elettrici circolare nel centro di Ravenna.

FUNZIONARIO Start Romagna - Ing. Gabriele TARRONI Il navetto mare è programmato anche per quest'anno con un servizio modulare per la bassa stagione e per l'alta stagione, quindi siamo partiti già dal mese di aprile con una frequenza ridotta, per arrivare alla stagione estiva, già dalla prossima settimana, con una maggiore frequenza e l'impiego di mezzi con maggior capienza, quindi si passa da una frequenza che va dai 15 ai 30 minuti, a una frequenza che va dai 12 ai 15 minuti e una fascia oraria, modulata durante la settimana dalle 9 alle 22 e dalle 9 alle 2 di notte. Ci sono tre mezzi da 18 metri per Marina di Ravenna e 2 mezzi da 12 metri per Punta Marina. Questo è il servizio già pianificato per il 2023. I mezzi da 18 metri consentono una media di trasporto pari a circa 120 persone a corsa e i mezzi da 12 metri un carico di circa 80 passeggeri.

FUNZIONARIO Start Romagna - Ing. Stefano SIRRI Per quanto riguarda i traghetti, abbiamo attualmente in servizio 2 traghetti, Azzurro e Baleno, sono motonavi costruite espressamente per il servizio nel porto di Ravenna, una nave è del 1990 e l'altra è del 1996, quindi cominciano ad essere necessari ragionamenti sulla loro sostituzione. Abbiamo già iniziato con la redazione di un bando di gara per la definizione di quello che era il percorso necessario per individuare le caratteristiche del traghetto che deve essere sostituito.

DIRETTORE Start Romagna - Ing. Claudio SANNA Siamo già passati in CDA, ad oggi abbiamo preparato il bando di gara che prevede l'offerta economicamente più vantaggiosa: la fase 1 di progettazione preliminare, la fase 2 e fase 3 sono progettazione esecutiva e realizzazione e costruzione della nave. Quindi, le specifiche tecniche sono approvate e dopo un allineamento con l'Amministrazione usciremo con il bando. Nel bando verrà assegnata la progettazione preliminare e quindi scelto quello che è il partner e una volta individuati i fondi a copertura, si passerà alle fasi successive, con la progettazione esecutiva e la costruzione della nave. Le tempistiche sono: questa estate, per il bando di gara.

FUNZIONARIO Start Romagna - Ing. Stefano SIRRI Rispetto ai contenuti di quello che è il bando di gara abbiamo tenuto conto di tutta una serie di necessità che sono legate agli attuali decreti di finanziamento previsti dal Ministero per cercare di essere coerenti con quelle che sono le indicazioni ovviamente più avanzate della normativa, quindi stiamo parlando di una nave che ha caratteristiche di scafo e apparato machine del tipo Croce di Malta, la classificazione più alta che concede l'ente di classifica, quindi massima sicurezza. Le caratteristiche ambientali sono di Sustainable Ship 2, anche questo ammissibile a contributo e soprattutto il livello più alto di classifica per quanto riguarda le prestazioni ambientali. Abbiamo previsto nel bando la possibilità che la nave sia a idrogeno radio, ovvero l'equipaggiamento futuro sarà con celle combustibili nel momento in cui questi apparati risulteranno disponibili e applicabili in ambito navale. Quindi, ci stiamo portando avanti con quelle che sono le indicazioni prossime e future. Abbiamo previsto anche un sistema di alimentazione a pannelli solari, quando la nave è ferma, in modo tale da poter ricaricare la batteria e il sistema di ricarica che avviene in banchina si dovrebbe appoggiare poi complessivamente al progetto di Cold Ironing che sta venendo avanti nel porto di Ravenna. Un'altra cosa molto importante che riguarda i residenti, specialmente di Porto Corsini, è rivedere i cinematismi delle rampe, per fare in modo che sia significativamente ridotto il rumore. Quelle attuali sono, diciamo, un po' rumorose, ma complessivamente si possono rivedere in modo tale da disturbare meno le persone che abitano nella zona. Un'altra cosa importante è la modifica della larghezza delle corsie d'imbarco. Dal 1990, data di costruzione del primo traghetto, oggi le macchine si sono allargate e quindi chiaramente allargandosi in maniera significativa diventa difficile tra le autovetture mantenere un'adeguata distanza di sicurezza a giudizio della Capitaneria e questo ci obbliga a ridurre un po' il carico di autoveicoli. La nuova nave dovrebbe tenere conto di quelle che sono queste maggiorazioni avvenute negli anni e quindi chiaramente risolvere dei problemi in termini di capacità di carico e ridurre i tempi di attesa. Inoltre la nave avrà una serie di accorgimenti a livello informatico, quindi, avrà delle caratteristiche intanto legate alla cybersicurezza, protezione da quelli che sono gli attacchi hacker perché la nave sarà completamente informatizzata e soprattutto la nave sarà in grado di colloquiare con tutti i sistemi per la mobilità della Città, quindi informazioni a terra, app di mobilità, acquisto biglietti e quant'altro, affinché la possibilità per i cittadini sia quella di utilizzare dei sistemi evoluti e cercare di evitare file, piuttosto che avere delle facilitazioni nell'acquistare i biglietti.

PRESIDENTE Start Romagna - Ing. Roberto SACCHETTI Così come avviene per i mezzi su gomma nei quali ad esempio per quelli elettrici ci sono finanziamenti al 70%, per cui nel piano che vi abbiamo rappresentato, 2023-2026, noi abbiamo in previsione investimenti per 70 milioni, di cui 50 milioni a carico di

contributi pubblici, PNRR o statali, e 20 milioni che sono l'autofinanziamento della Società. Allo stesso modo, come diceva prima il Direttore, anche per il traghetto, Start non è in grado di farsi carico dell'intera spesa e, quindi siamo impegnati tutti quanti a cercare di trovare anche su questi finanziamenti. Purtroppo i bandi che sono usciti riguardano tonnellaggi maggiori di cento tonnellate, queste sono navi che hanno un tonnello da cinquanta e quindi speriamo di trovare dei residui o altro per avere la finanziabilità e potere, entro l'estate, vedere affidate, attraverso il bando di progetto, anche le risorse per poter passare rapidamente alla realizzazione. In questa fase il nostro impegno è comunque cercare di mantenere nella massima efficienza mezzi che comunque hanno una trentina d'anni e quindi cominciano ad avere problemi che non sono solo di motore, ma anche di scocca, di struttura e quant'altro. Negli ultimi tre anni sono stati spesi oltre 300 mila euro all'anno per mantenere questi mezzi e continueremo a farlo fino a quando non avremo la soluzione alternativa.

CONSIGLIERE Gianfilippo Nicola ROLANDO (Lega Salvini Premier) I miei interventi non riguardano soltanto Start o la Giunta comunale, ma vertono su criticità che possono coinvolgere anche altri soggetti e mi riferisco in particolare, ad esempio, alla problematica del cancello posto nella piazzola del terminal crociere. È necessario venga aperto in modo da poter consentire l'accesso diretto alle spiagge, senza dover percorrere un ulteriore chilometro e mezzo; una richiesta in tal senso è stata rivolta al Presidente dell'Autorità Portuale competente. Chiederei agli Assessori di verificare, attraverso l'Autorità Portuale, se questa proposta risulti percorribile, anche attraverso la realizzazione di percorsi per tutelare i passeggeri: questa è la prima richiesta. Parlavamo della pensilina d'attesa, la fantomatica foto dei crocieristi sotto la pioggia. Capiamo benissimo che anche questa è una problematica non gestibile direttamente dall'Amministrazione, ma sappiamo altrettanto bene che, una volta terminato il terminal crociere, ovviamente, saranno realizzate pensiline definitive. Al momento, però, potrebbe essere utile da parte della Giunta sensibilizzare concessionari e Autorità Portuale affinché provvedano, comunque, ad installare una pensilina temporanea. Altro tema è quello dei cittadini, in particolare quelli dei Lidi Nord, che chiedono siano disponibili più mezzi durante la settimana e nei weekend, compreso il periodo invernale, dal momento che, comunque, vi risiedono più di 3.500 persone che risultano distanti da Ravenna circa 20 minuti. Altro punto da porre all'attenzione dell'Amministrazione riguarda i crocieristi stranieri che, scendendo dalla nave, decidono di rimanere a visitare la località; si trovano con una cartellonistica turistica che andrebbe implementata e tradotta anche in inglese. Tornando ai traghetti, in Consiglio era stata approvata una mozione con cui si chiedeva il ripristino del biglietto direttamente a bordo, con la rimozione dei "tristi" cartelli riferiti ai DPMC del 2020 a tema Covid, per un ritorno alla piena fruibilità. Si era decisa l'esenzione dal pagamento del biglietto per gli invalidi. Per pedoni e automezzi, e su questo chiederei conferma, dovrebbe risultare possibile acquistare il biglietto anche a bordo, con un leggero incremento paragonabile a quello che viene applicato per i biglietti emessi sugli autobus. Abbiamo sentito parlare di nuovi traghetti, ma c'è ancora la problematica di reperire i fondi, vorrei una stima di quando verrà conclusa l'operazione di costruzione e quando diverranno operativi. Altro dettaglio, i traghetti saranno elettrici, più larghi, quindi avranno più corsie; si tornerà alle 3 corsie? Come sappiamo gli attuali traghetti con la capacità di sole 2 corsie creano un ennesimo disservizio perché caricano meno mezzi. Sappiamo che le banchine sono state allungate, quindi il tragitto non è più diretto, questo crea un'ulteriore criticità, che si aggiunge ai limiti di velocità massima nautica all'interno del Candiano. Tutto ciò porta il traghetto ad impiegare parecchio tempo ed essendo con una corsia in meno, il trasporto risulta sempre molto difficoltoso. Volevamo sapere quando verranno attivati i nuovi traghetti e se saranno totalmente elettrici o saranno elettrici con un generatore, ovviamente, un motore più piccolo turbodiesel che tenga cariche le batterie. Rinnovo in questa sede la proposta, visto che la stessa Capitaneria ha affermato che ci si può ragionare, di rimodulare il traffico sul Candiano per dare la possibilità di un trasporto su acqua, piuttosto che su gomma, andando a liberare le vie Trieste e Baiona, già molto trafficate in periodo estivo. Chiedo alla Giunta se è cambiato qualcosa, se si può pensare a una trattativa con la Capitaneria ed iniziare a svuotare queste arterie, che nel periodo estivo risultano congestionate dal traffico. Pur comprendendo che non è materia di competenza diretta della Giunta, ma vorrei, se noto, informazioni sull'elettrificazione della banchina al terminal crociere; verrà effettuata e quando, dal momento che le navi da crociera utilizzano al momento generatori che inquinano in maniera impressionante i lidi e anche Ravenna, a seconda di come tira il vento. Ci hanno segnalato soprattutto d'estate in presenza di scirocco che il fumo del gasolio delle navi da crociera arriva a "cadere" nei primi bagni di Porto Corsini facendo fuggire i turisti dalle spiagge. Capire se si riuscirà ad elettrificare queste banchine sarebbe, quindi, importante. Si è parlato, per concludere, della riduzione dei mezzi a metano e l'aumento del trasporto elettrico, anche se impopolare, continuo a ripetere le mie perplessità sul trasporto elettrico piuttosto che quello a metano, biometano, o carburanti alternativo. Ricordo che l'elettrico, è sfato per chi non lo sa un luogo comune non è ecologia, pensiamo solamente ad una piccola macchina elettrica, dal momento dell'acquisto, si è già inquinato come con l'uso di un'auto a benzina per tutta una vita. Poi, pensiamo allo smaltimento delle batterie, a nostro avviso eliminare il metano o anche il biometano, sapendo che si può produrre senza attingere a giacimenti sottomarini, potrebbe essere oggetto di una riflessione per restare al passo con le nuove tecnologie.

ESPERTO Carlo RAVAIOLI (Lista de Pascale Sindaco) Apprezzo la presenza di Start Romagna alla seduta, anche se il taglio dato nei diversi interventi è più consono, a mio avviso, ad una assemblea di azionisti, che ad una seduta di commissione sul turismo. Pur essendo il Comune di Ravenna importante azionista di Start Romagna, con tutti i risvolti economici che ne derivano, a noi interessa la qualità nella fornitura del servizio di trasporto, motivo prevalente della presente commissione. Ero ancora Consigliere comunale ai tempi del Sindaco D'Atorre e poi del primo Mercatali e ricordo che rilevai una criticità che esula dal servizio di trasporto: in una città importante come Ravenna, 8 monumenti UNESCO, risultava "indegno" che i turisti in visita

dovessero “intrufolarsi” nei bar per utilizzare i servizi igienici, in assenza di bagni pubblici. Noto con piacere che questa problematica è stata risolta. Oggi siamo una Città dignitosa. Per quel che riguarda i collegamenti e la segnaletica turistica, c'è ancora molto lavoro da fare. Si è parlato del traghetto. Mi rifaccio all'infanzia, il primo traghetto era dotato di una fune, “tirata a mano” da 2 o 3 operatori ed attraversava il Candiano. Da allora è trascorso molto tempo. Però, ho sentito accennare al 1990, al 1996 ed essendo trascorsi più di 30 anni, la tecnologia ha fatto enormi passi in avanti e, a quanto pare, siamo tremendamente in ritardo. Il collegamento tra i Lidi Nord e i Lidi Sud risulta importante per l'economia del nostro turismo: Porto Corsini, Marino Romea, Casal Borsetti, risultano al momento tagliate fuori da tantissimi servizi. Anche in questo periodo siamo senza servizio autobus per chi, per ipotesi, volesse raggiungere la Città dai campeggi. Quando lavoravo in una società di gestione dei campeggi facevamo in modo che i gruppi venissero in bassa stagione anche in treno, poi se qualcuno voleva andare in Città, magari in giornate piovose, si verificavano problemi al rientro poiché, ad esempio, non c'era più il servizio del bus; mi risulta che ancora si verifichi così per la bassa stagione, almeno fino a quando non chiudono le scuole, come accennato negli interventi precedenti. Allora è evidente che se pensiamo di essere una Città turistica dobbiamo fornire dei servizi di trasporto adeguati, anche attraverso un'adeguata informazione: gli utenti non vanno a cercare un servizio se non viene pubblicizzato. È necessario che Ravenna faccia un salto di qualità e diventi veramente una città turistica, come è giusto che sia, anche grazie ai 33 chilometri di costa e ai 9 lidi e questo sarà possibile fornendo adeguati servizi. Per quanto riguarda il terminal crociere, non tutti i crocieristi fanno le escursioni quando arrivano a Ravenna c'è chi vorrebbe raggiungere uno stabilimento balneare o visitare la Città, ma ad orari diversi da quelli dei navetti fissi, per essere più liberi: bisogna che ci sia un bel collegamento con la Città, è importante. Passando all'argomento “traghetto”, ricordo che, quando per motivi lavorativi dovevo spostarmi da una località all'altra tratto Marina di Ravenna - Marina Romea diverse volte al giorno andata/ritorno, attendevo circa un quarto d'ora per l'imbarco. Da quando si è verificato l'incidente che ha coinvolto uno dei traghetti, che ha urtato la banchina, a volte si rischia di attendere anche tre quarti d'ora, per permettere il passaggio di navi ancora molto distanti. Un tempo di attesa così lungo non rappresenta più un servizio adeguato, tanto che spesso si preferisce utilizzare l'auto transitando per la via Baiona, che non risulta certamente tra le strade migliori. Questa lunga attesa è dovuta senza dubbio a motivi di sicurezza, a regole che disciplinano la navigazione marittima, però occorre trovare una modalità idonea per garantire e mantenere un servizio di trasporto adeguato. Invito tutti a riflettere su questi argomenti per cercare di organizzare al meglio i collegamenti con i Lidi Nord, la città di Ravenna, i Lidi Sud, anche in bassa stagione. Dobbiamo diventare una città accessibile, sia per quanto riguarda i traghetti, che gli autobus, soprattutto nel rispetto di chi non ha la possibilità di camminare, di poter salire agevolmente su tali mezzi. Questo vuol dire decoro, vuol dire rispetto, vuol dire essere una città che vuol fare veramente turismo.

CONSIGLIERE Nicola GRANDI (Viva Ravenna) Pur non essendo argomento direttamente collegato all'ordine del giorno di questa seduta, vorrei riferire di un'esperienza vissuta di recente presso il terminal passeggeri di Ravenna, al rientro da una crociera. Mi sono vergognato nel vedere che alcuni turisti che avevano viaggiato a bordo della mia stessa nave erano stati lasciati alla fermata bus, priva di pensilina, in attesa del successivo imbarco per la Turchia. Sono consapevole del fatto che il Comune non è direttamente responsabile della realizzazione di queste pensiline, ma è necessaria un'opera di sensibilizzazione per giungere con sollecitudine al completamento delle stesse; la situazione al momento è “impresentabile”. Parlando di servizio di trasporto, abbiamo sentito parlare della parte organizzativa, soddisfacente, forse un po' troppo orientata al trasporto scolastico e un po' meno al turismo, ma va bene. Sull'operatività del traghetto e anche del navetto, in festività quali il 2 giugno, Ferragosto, Notte Rosa, Jovanotti, chiusura del Ponte Mobile, su queste operatività straordinarie, chi decide? C'è qualche ufficio che si occupa di considerare che esistono giornate o eventi straordinari che richiedono un incremento di corse e mezzi?

ESPERTA Samantha TARDI (Forza Italia Berlusconi per Ancarani PrimaveRa Ravenna) Vorrei chiedere ad Assessori e al comparto dirigenziale di Start, qual è secondo voi la motivazione per cui state facendo fatica a reperire nuovi autisti, viste tutte le iniziative che si stanno svolgendo per la reperibilità di queste nuove figure, compreso il rimborso del costo sostenuto per il conseguimento delle patenti. volevo capire se si erano posti il problema del come mai è fatica trovare degli autisti e vorrei sapere da loro direttamente quali risposte in questo momento si stanno dando sulla base della circostanza attuale. La seconda domanda che volevo porre e che in un qualche modo richiama quella che vi ha già posto il consigliere Nicola Grandi è riferita allo stato dell'arte dei traghetti che come da vostre parole, ma come in realtà sappiamo tutti, sono mezzi che hanno oltre trent'anni ed è stato appena riferito che da anni si spendono 300.000 euro di manutenzioni ogni anno, per cercare di mantenere appunto il servizio a galla in tutti i sensi. Chi decide quando è il momento di cambiare un mezzo e quando è il momento di proseguire le manutenzioni? Perché questa domanda peraltro non è nuova, io la feci anche quando anch'io ero in carica in Consiglio comunale nella scorsa legislatura, ma nessuno risponde mai. Chi è il responsabile delle sostituzioni dei mezzi o delle non sostituzioni dei mezzi? È il Comune che vi deve dare il via? È la dirigenza Start che deve in autonomia sapere quando è il momento di fare questi cambi? Cioè qualcuno oltre alla carrellata di slide a presentazione delle cose positive, alza la mano e dice se adesso col traghetto siamo in queste condizioni la responsabilità è mia? Chiedo, perché la volta che capiamo chi decide cosa, possiamo fare riflessioni utili.

CONSIGLIERE Alberto FERRERO (Fratelli d'Italia) Voglio ringraziare il collega Perini per aver posto l'accento su un problema che oggettivamente è diventato ormai annoso. Riceviamo segnalazioni di criticità afferenti a Start Romagna, soprattutto per corse “saltate”; l'ultima segnalazione in ordine cronologico, il 13 aprile, oltre 30 corse saltate. Sono contento che ci sia la dirigenza dell'azienda, anche per riuscire a comprendere meglio, al di là dell'aspetto turistico, che certo è importante per una città come Ravenna, che dal turismo trae linfa vitale,

però anche per i cittadini tutti, siano essi studenti o persone che devono recarsi al lavoro. Nel momento in cui “saltano” corse, si viene a creare un disagio. Innanzitutto, mi rifaccio un po' a quello che ha detto l'esperta Tardi; c'è una continua ricerca di personale, però il personale è sempre scarso, spesso e volentieri si legge, e chiedo eventuale conferma a Start, che molti autisti si licenziano per condizioni di lavoro probabilmente pesanti, dovute anche alla copertura di più turni, con stipendi forse non all'altezza di quello che viene richiesto. Si legge dalla stampa, dai giornali, dalle vertenze sindacali, non so se sia vero e ne approfitto appunto per porre questa domanda. E ancora, si è parlato di un rinnovo importante della flotta e questo è senz'altro positivo. Qualsiasi ravennate vede che gran parte degli autobus in transito sono enormi e vuoti, ad eccezione di fasce orarie particolari. Vengo alla domanda, la flotta che verrà rinnovata, sarà sostituita da autobus della medesima dimensione oppure ne verranno acquistati di più piccoli e snelli, in modo da garantire una migliore fruibilità in un centro cittadino come quello di Ravenna, anche per limitare danni che bus grandi possono arrecare alla pavimentazione stradale? Ho osservato le interessanti slide riguardanti il “traghetto”; dal 2015 ad oggi per la manutenzione sono stati spesi mediamente circa 300 mila euro all'anno, per un totale di circa tre milioni di euro. Quanto verrebbe a costare, a questo punto, un traghetto nuovo? Per quanto riguarda il futuro traghetto, ci sono già delle date in cui si prevede possa essere messo in opera, almeno l'anno? Il collega Rolando chiedeva se sarà elettrico, ho letto nelle slide che si parla di cella combustibile, quindi vuol dire idrogeno. Sarà elettrico, gasolio, ibrido, idrogeno? Quale sarà in via definitiva il carburante e la locomozione che manderà avanti questo traghetto? anche perché relativamente al traghetto attualmente in uso, stiamo raggiungendo vette scandalose: non è possibile che un giorno sì e l'altro pure ci siano problemi. L'esperto Ravaioli della Lista De Pascale Sindaco, poneva giustamente l'accento su un aspetto grave: non è pensabile che innanzitutto non ci sia la certezza, quando ci si mette in fila, dell'orario in cui si arriverà dall'altra parte. Ricordiamo che il Candiano in quel punto sarà largo circa cento metri. Altra criticità da segnalare quando i ponti sulla via Baiona sono stati chiusi per manutenzione, durata anche un numero di mesi superiore a quelli preventivati, è successo diverse volte che i traghetti non fossero funzionanti. Addirittura si era costretti in quel periodo a percorrere cinquanta chilometri per fare cento metri. Ci sono due traghetti e normalmente uno viene utilizzato e l'altro è tenuto di scorta nel momento in cui quello che viene utilizzato non dovesse funzionare. Ma se quello di scorta è costantemente in revisione e quando serve non funziona, anche su questo punto, chi decide? Per quale motivo si crea questa criticità spesso e volentieri, anche in momenti in cui magari sarebbe opportuno che i due mezzi fossero in funzione a pieno regime, in corrispondenza di particolari periodi dell'anno o durante certi eventi in cui invece continuano a verificarsi lunghe file di veicoli in attesa dell'imbarco.

PRESIDENTE Filippo DONATI (Viva Ravenna) Intervengo ora come Consigliere non da Presidente. Quale operatore turistico della Città, desidero sottolineare che l'errore di fondo che rilevo è tipo culturale: da sempre, infatti, non consideriamo il turismo come una risorsa di questa Città, ma come una “pianta spontanea”; se piove si annaffia, se c'è il sole si riscalda. Ad oggi, e sono ormai 40 anni che opero in questo settore, non ricordo politiche strutturali sul turismo, politiche industriali su questo settore, il che significherebbe mettere nelle condizioni anche il management di Start di mandare avanti un'azienda facendo quadrare i bilanci in presenza di soci importanti come il Comune di Ravenna, senza caricarsi di rischi imprenditoriali troppo elevate, per non andare ad appesantire una situazione di bilancio che metterebbe in difficoltà, anche politicamente il Comune, nella sua partecipazione. Ritengo che l'errore sia di fondo: se non cominciamo ad utilizzare la parola “turismo”, come prefisso in questa Città non arriveremo mai da nessuna parte. Fare le cose bene per i turisti significa farle bene anche per gli abitanti, quindi per gli studenti, i pendolari, i lavoratori. Questo al momento non lo riscontro, a partire dalla gestione della stazione ferroviaria; abbiamo un problema di intermodalità, di logistica che è sotto gli occhi di tutti, ma la responsabilità sembra non essere imputabile ad alcuno, se non ad una cultura ormai sedimentata che ritiene che il turismo ci sia e i turisti pure. Ci piace dire che andiamo alle fiere, facciamo pubblicità, che richiamiamo, ma poi di fatto siamo appesi a ondate di turisti che si muovono, no? Arrivano i croceristi, perfetto. Nel momento in cui accetti di diventare home port occorre comprendere che non siamo più una fermata di scarico e ricarica in giornata, quindi non dobbiamo più pensare alle escursioni in giornata. La scusa in precedenza era che le escursioni erano gestite a bordo della nave, che decideva dove portare i clienti, noi facciamo fatica a infiltrarci, girano degli importi troppo grandi, Ravenna non ha la capacità. Ora, come dicevo, siamo diventati un home port, sicuramente non per meriti nostri, ma per il fatto che Venezia non ha più la capacità di ospitare questi giganti del mare, che Ravenna probabilmente venendo dal mare è più strutturata come bacino d'ingresso. Vorrei che vedeste, arrivando dal mare su una nave alta 35 metri a Ravenna, qual è lo spettacolo. Su questo ci dovremmo interrogare. Capisco che adesso costruiremo la stazione di sbarco, ma intanto ai turisti ancora non viene spiegato che si imbarcheranno da Porto Corsini, non da Venezia. Per clienti che hanno già pagato una crociera molto spesso all inclusive, che quindi non prevede costi extra, dover spendere ulteriori trecentocinquanta euro da Venezia a Ravenna per una navetta per nove persone, diventa un impegno che magari non era previsto. Se non implementiamo corse per i turisti, che all'inizio possono rappresentare per Start una perdita, non avremo mai turisti che preferiscono fare la corsa con i nostri servizi di autobus. Allora è chiaro che bisognerebbe ci fosse una volontà politica in tal senso, magari mettendo a disposizione di Start un fondo apposito, per permettere un periodo di corse di prova per una migliore accoglienza turistica. Stiamo vivendo un periodo di turismo ambientale e sostenibile, per cui molta più gente giunge in treno a Ravenna. Permane un disagio nei collegamenti e purtroppo storicamente, e non è colpa di chi è seduto qui, ma dei nostri avi, diciamo, il fatto che la linea adriatica non attraversi Ravenna, Cervia, Cesenatico, noi lo “pagheremo” per sempre. Tra l'altro non vedo nelle proposte di PNRR nessun tipo di accenno al fatto che su rotaie noi siamo un filino isolati, pur avendo migliorato la nostra situazione e i nostri tempi di percorrenza, perché quando la linea è aperta i treni, rispetto a 5-6 anni fa, sono più frequenti, sono migliori perché l'Assessore Corsini, casualmente cervese-

ravennate, ha preso del nuovo materiale rotabile, quindi qualcosa è migliorato. Ma se sempre più gente giunge nella nostra stazione ferroviaria, e qui mi rivolgo ai signori di Start, potrebbe essere utile una segnaletica anche in lingua inglese, materiale pubblicitario da distribuire nella filiera del turismo, in alberghi, ristoranti, bed&breakfast, in tutti quelli che gestiscono turisti. In molti, infatti, mi chiedono ad esempio come arrivare a Classe. Spiego che occorre arrivare in stazione, fare il biglietto, prendere il numero 4 o il 44 per giungere, così, a Classe. Sarebbe molto più agevole poter fornire un link ai nostri clienti in cui siano presenti tecnicamente le corse di loro specifico interesse. La linea 4 e 44 ai turisti interessa. Il management di Start non è qui per fare regali di Natale, ma per far tornare i conti e ben venga se i conti tornano, però, occorre un comune impegno, mettendosi in gioco e rischiando magari inizialmente su una linea di autobus e facendo alcune prove. Un altro punto importante è capire perché non ci siamo ancora dotati di una raccolta di big data che ci metterebbe nella condizione di comprendere come si muovono i turisti nella nostra Città. Lo hanno già fatto tutte le altre città, sta diventando quasi una cosa obsoleta. Raccogliere i big data significa raccogliere in forma anonima dove si collegano le celle dei cellulari, per capire cosa le persone cercano, quali percorsi fanno, in modo da porre eventuale segnaletica o una nuova fermata. Big Data mi insegnano che diventano Smart Data e aiutano la Città a servirsi meglio sprecando di meno. Questo, però, è un salto culturale che noi dobbiamo fare e serve la politica. La politica da questa aula è bandita dall'inizio del secondo mandato di questo Sindaco. Non si fa più politica. Oggi il nostro Sindaco è a Roma a chiedere aiuto al Governo per quello che è successo (alluvione) e ci mancherebbe altro. Noi l'abbiamo saputo dai giornali. Io sono una minoranza, la definisco così perché faccio fatica a chiamarla opposizione, non dovendomi opporre a nessuno. Sono un cittadino, mi sono candidato e rappresento la minoranza di questa Città che ha votato per me e non per de Pascale, ma va benissimo. Ma non è che sono qui con le barricate, sono qui per dire: "Guarda, non la penso come te perché ho fatto una controproposta, però sulle cose giuste io sono con te, al tuo fianco". Quando c'è stata l'alluvione i Consiglieri di minoranza erano presenti a fianco degli Assessori di maggioranza che si sono spaccati la schiena per dare una mano per le esigenze che c'erano. C'eravamo tutti. Allora il Sindaco va a Roma? Benissimo. Sono certo che andrà a chiedere quello che serve. Ma non fa prima un passaggio politico in quest'aula? Sono due anni che qui dentro non si parla di politica. Arriva la "pizza già cotta, se la vuoi mangiare la mangi, se non la vuoi mangiare tieni la bocca chiusa". Allora qui c'è un problema politico e ovviamente il problema del quale noi stiamo discutendo oggi insieme ai signori di Start è un problema culturale che noi abbiamo "socializzato", perché Ravenna non fa politiche strutturali del turismo. Chiedo ai signori di Start, è una mia curiosità personale, di conoscere cosa può costare un nuovo traghetto. L'ha già chiesto Ferrero, ma se lo chiedono in tanti E soprattutto, da fruitore, ho visto che la corsia di mezzo non viene più utilizzata. Se ho ben capito si tratta di una disposizione della Capitaneria di Porto, che ha imposto una diminuzione del carico. È una nuova disposizione normativa? Il traghetto nuovo che andremo ad acquistare, quante automobili potrà trasportare? Perché al momento manca la possibilità di effettuare un carico di quattro o cinque macchine alla volta. Il 2 giugno la fila per il traghetto da Marina Romea partiva dalla Guardia Costiera. A pieno regime potrebbe facilitare l'accesso alla zona delle crociere anche prendere il pullman che va a Marina di Ravenna, scendere con le valigie, prendere il traghetto e imbarcarsi, invece, al momento siamo costretti a mandare i turisti verso Marina Romea, linea più lunga ed impegnativa, transitando per la Baiona. Altra criticità riguarda il navetto. Alcuni clienti mi hanno segnalato la pericolosità di lasciare l'auto nel parcheggio del navetto: occorre intervenire per evitare furti che sembrano riguardare i pezzi di ricambio delle auto (specchietti e quant'altro). Se sono un fruitore di Marina va bene realizzare il Parco Marittimo, ma gli utenti utilizzano più volentieri il navetto se è veloce, magari prevedendo una corsia preferenziale che renda veramente il navetto più conveniente, con un notevole risparmio di tempo e limitando l'uso del proprio mezzo di trasporto. Dobbiamo dimostrare all'utilizzatore frenetico dell'automobile un vantaggio, che è quello di risparmiare tempo.

CONSIGLIERE Alberto ANCARANI (Forza Italia Berlusconi per Ancarani PrimaveRa Ravenna) In attesa delle risposte alle domande che alcuni Consiglieri hanno posto, vorrei far notare che abbiamo svolto un'analoga commissione sull'argomento di convocazione di Start Romagna anche un anno, un anno e mezzo fa. Una delle cose drammatiche è che rispetto a quella commissione, dopo un anno e mezzo, (ricordo che l'alluvione risale a meno di un mese fa, quindi non si può dare la colpa all'alluvione, il Covid è finito), non solo non è cambiato nulla, ma su alcuni argomenti addirittura la situazione è peggiorata. In particolare quella riguardante il traghetto. Non va meglio per la situazione delle linee urbane, a causa delle motivazioni ampiamente spiegate, alcune delle quali di tipo sindacale e non è migliorata neppure la trasparenza. Perché guardate che l'argomento dell'improvvisa applicazione, pedissequa e addirittura maniacale, della direttiva di sicurezza che in realtà era di vent'anni fa e che è stata applicata appunto vent'anni dopo, tredici anni dopo, noi l'abbiamo saputa per caso. Con l'applicazione di questa direttiva i cittadini che prendono regolarmente il traghetto Porto Corsini - Marina di Ravenna, si sono accorti da un giorno all'altro che anziché disporsi su tre colonne venivano organizzati su due. Hanno chiesto spiegazioni al personale di bordo. Un Assessore, un Dirigente di Start, un qualcuno che senta il bisogno di informare la cittadinanza su una cosa del genere? Non è accaduto. Grazie ai cittadini facemmo un'interpellanza e scoprimmo l'accaduto e la motivazione. Ecco, ma un'Amministrazione che tratta in questo modo guardate non i rappresentanti del popolo perché come vengono trattati i rappresentanti del popolo lo diceva poco fa Donati, lo hanno raccontato anche altri colleghi, siamo abituati, ma proprio i cittadini cioè nessuno che abbia avuto la buona creanza, perché potrei usare altri termini, di mettere nero su bianco che da oggi si sarebbe operato con questa modalità, così da prendersi la responsabilità pubblicamente. Il cittadino viene trattato come uno "sprovveduto" che si deve adeguare al fatto che improvvisamente un burocrate ha stabilito che una direttiva che per tredici anni non è stata applicata poi viene applicata così "tu" devi prenderne atto e tacere, perché se dici che non va bene sei tu quello che

vorrebbe mettere non in sicurezza i cittadini che usano il traghetto, diventi tu il colpevole cioè per tredici anni allora eravamo tutti ogni volta che abbiamo preso il traghetto io magari non spesso quanto gli abitanti della zona, eravamo in pericolo, ma ora se fai notare che stai applicando una direttiva che già doveva essere applicata, di punto in bianco, in pericolo lo stai mettendo tu. Insomma e questo lo dico a tutto il parterre che si trova al tavolo della Giunta, quindi Assessori, Dirigenti di Start eccetera, tutto questo è una presa in giro. Il cittadino vi considera qualcuno che lo sta prendendo in giro e lo ritiene anche un po' "sprovveduto". Cosa pensa il cittadino che si sente trattato in questo modo da voi, che non si vede riconosciuto il diritto di ricevere adeguate spiegazioni? Vorrei una risposta, oltre a quelle tecniche poste in precedenza.

CONSIGLIERE Daniele PERINI (Lista de Pascale Sindaco) Ritengo che in questi anni l'Assessore abbia operato bene, poi occorre tempo. Vorrei porre una domanda sul traghetto. Rilevo i 3 milioni di euro in manutenzioni spesi in questi ultimi anni. Quanto costa un traghetto nuovo? Quali i tempi? perché se passano altri 3/4 anni, diventa complicato. In una Commissione consiliare si parlò di realizzare un collegamento via mare da Porto Corsini alla Darsena di Città. Pensiamoci, perché ad esempio Venezia ha i traghetti sull'acqua e sarebbe un progetto interessante, molte persone arriverebbero alle località balneari di interesse, utilizzando questi traghetti, compresi i croceristi. Ricordo che i nostri nonni utilizzavano il cavallo che partiva dalla Darsena e con una carrozza portavano i turisti; si trattava dei primi bagnanti a Marina di Ravenna. Altra possibilità è rappresentata dalla monorotaia, per intenderci quella che già oggi troviamo all'aeroporto di Bologna. Perché non realizzare una monorotaia simile che arrivi direttamente a Marina? I croceristi, come ricordato dall'esperto Ravaioli, che non vogliono pagare le escursioni extra, si organizzano per proprio conto e avrebbero bisogno di un mezzo per arrivare alla Città, visitando San Vitale, la tomba di Dante, e tutti gli altri bellissimi monumenti presenti. Questa potrebbe rappresentare una formula per incentivare anche l'ingresso ai siti di interesse turistico. Mi collego alla criticità dei taxi: ne abbiamo soltanto 24; in una città come Ravenna, su 24 taxi, contemplando eventuali malattie o giornate di riposo, si comprende come nel weekend non si trovino taxi. Allora incentiviamo anche l'uso di mezzi diversi. Se i traghetti saranno pronti fra cinque anni, dobbiamo trovare un modo diverso, perché ripeto, se succede come l'anno scorso, poi ha ragione in qualche modo anche il consigliere avvocato Ancarani i cittadini poi se la prendono col Sindaco, se la prendono con l'Assessore Costantini che, secondo me, di responsabilità non ne hanno.

PRESIDENTE Filippo DONATI (Viva Ravenna) Il mio non voleva essere un attacco all'Assessore Costantini, così lo metto a verbale. La mia è la constatazione di una situazione nostra, come Città, che parte da 39 anni a questa parte, cioè da quando ho cominciato a fare questo mestiere. L'Assessore Costantini sta facendo quello che può e quello che può lo fa bene, però è chiaro che deve essere un'Amministrazione cittadina a spingere il proprio Assessore a fare certe cose.

ASSESSORE Gianandrea BARONCINI Alcuni dei temi trattati risultano complessi, anche dal punto di vista culturale, di identità, di usi e abitudini di un territorio. Per maggior concretezza proverei a mettere in ordine le priorità, condividendole. Dal proficuo confronto sono emersi, infatti, punti di forza e debolezza, sui quali occorrerà lavorare insieme a Start. In sede di bilancio, la nostra responsabilità sarà decidere quanto il Comune vuole impegnare per la costruzione di TPL; è una scelta del Consiglio, che ci consente o meno, a seconda degli anni e delle risorse, di mettere in campo alcune sperimentazioni. A tal proposito ricordo che abbiamo investito molto per attivare il trasporto pubblico a chiamata nelle Ville Unite e Disunite. Nel 2017 potenziammo le corse degli autobus per i Lidi Nord, fu un esperimento che ricalcava anche le riflessioni emerse confrontandosi con le realtà territoriali (Consiglio territoriale, Comitati e Proloco di quei lidi). Devo dire, poi, che in modo concorde sospendemmo perché i numeri di quella sperimentazione non giustificavano l'impegno. La volontà, comunque, testimoniata anche da questi esperimenti è di un confronto volto ad accogliere le proposte del territorio. Non vorrei mai che si pensasse di prendere in giro qualcuno, noi proviamo a mettere in fila anche alcuni elementi che ci arrivano dai territori, cercando di costruire soluzioni, avendo anche l'umiltà, se non risultano soddisfacenti, di arrivare a cambiarle. Quindi resta appunto il grande tema di quanto nel nostro bilancio riusciamo a destinare alla costruzione di politiche di trasporto pubblico. Insieme a Start, sia con l'impegno di fondi nazionali che come Comune, stiamo cercando di trovare e di utilizzare ogni risorsa possibile, anche attraverso il PNRR, soprattutto in tema di rinnovo della flotta e del suo impatto ambientale e acustico. Qualche passo avanti importante in questi mesi lo abbiamo fatto. Rispetto alle ultime commissioni (mi pare ci siamo visti in agosto o in settembre) non è trascorso molto tempo, ma sono disponibile a vederci anche con maggiore frequenza, per gli aggiornamenti. Nel momento in cui Start sarà pienamente efficiente, con un adeguato numero di mezzi, reclutamento, fidelizzazione, autisti, eccetera, il Comune potrà scegliere quante corse fare, come e quando potenziarle, a seconda non ovviamente della capacità del gestore, ma dei soldi che il Comune stesso potrà mettere a disposizione di questa linea di finanziamento. Tra i tanti progetti ne citavo due, che hanno portato ad un miglioramento rispetto alle condizioni attuali. Anche sull'inclusività abbiamo lavorato molto, in sinergia con i sindacati e con tutto il gruppo dirigente è stata realizzata una mappatura e una rilevazione di tutte le fermate che ad oggi sono a norma e diciamo possono essere considerate inclusive. Su quelle abbiamo svolto tavoli di confronto con le associazioni che rappresentano le persone con le diverse disabilità, perché l'autobus deve essere accessibile non solo a chi diciamo momentaneamente o permanentemente ha bisogno di ausili per il movimento, ma anche ad esempio alle persone sordo-cieche, o con altre disabilità che possono trovare con le nuove tecnologie una risposta diversa e molto più efficace rispetto al passato. Questo per sottolineare anche le cose che stanno procedendo con i giusti ritmi, come ricordato anche l'allargamento alle Ville Disunite del trasporto pubblico a chiamata. Stiamo organizzando una nuova campagna per pubblicizzare l'iniziativa, per provare a vedere se anche rispetto al trasporto intra-forese o dal forese alla Città può essere utile un ragionamento da sviluppare in quel senso, ma credo che su questo, anche da diversi gruppi consiliare di maggioranza e opposizione sono giunti

diversi stimoli in tal senso. Rispetto a quando ci siamo visti l'ultima volta, sul tema traghetto, la procedura vi è stata spiegata, abbiamo fatto sicuramente il bando, come passo avanti e poi lascio la parola ai tecnici per tempi e costi, ma avevamo già condiviso anche in larga parte dei preventivi e avevamo fatto slide proprio dedicate al servizio di traghetto che avevamo condiviso con il Consiglio. Lascerei, per il momento, perché sono già stati oggetto di approfondimento, alcuni temi, prima di tutto la suggestione di utilizzare il Canale Candiano per un trasporto e un collegamento con la Darsena di Città, per la presenza di un traffico elevato, di una concentrazione di aziende a rischio di incidente rilevante lungo il percorso; non mi sento di dire che sia possibile lavorare ad una prospettiva di quel tipo. Così come su sollecitazione di diversi gruppi, attraverso interrogazioni, abbiamo potuto appurare tramite l'Assessora Randi e la Capitaneria di Porto che, ad esempio, non è possibile dare priorità al traghetto rispetto alle navi in arrivo o in uscita dal Canale Candiano, nemmeno in finestre orarie definite, perché la natura di quel Canale sapete tutti bene qual è e del resto, come servizio traghetto non abbiamo mai potuto indicare orari precisi e riferimenti perché legati, ed è sempre stato così, alla presenza o meno di attraversamenti di navi rispetto al Canale. Stiamo ragionando nuovamente, perché il Consiglio ce l'ha chiesto, sul biglietto a bordo. Avevamo due grandi temi, le emittitrici e l'abbiamo più o meno sistemato e la questione della regolamentazione degli imbarchi che riguarda anche la bigliettazione a bordo e la questione dell'efficienza e della tenuta dei traghetti, uso questi termini anche se ovviamente stiamo parlando di natanti e non di automobili, anche dal punto di vista delle certificazioni, dei collaudi e di tutti i meccanismi che consentono di avere le abilitazioni per poter operare. Avevamo già sottolineato nello scorso appuntamento e lo avete visto anche oggi, quanto i costi sostenuti siano rilevanti e non paragonabili ai mezzi stradali. È previsto un calendario in cui, insieme al gestore, studiamo un sistema di potenziamento del servizio, che può essere l'utilizzo del mezzo più grande o l'utilizzo di due traghetti, avendo presente uno storico di eventi che poi di anno in anno proviamo a coordinare e tenendo in considerazione una programmazione con momenti di servizio "rafforzato". I problemi ci sono, perché i due mezzi sono vecchi, ci sono tante piccole rotture più o meno di funzionamento, ma questo diciamo è stato il motivo per cui abbiamo chiesto a Start di iniziare a intraprendere la strada per la sostituzione, con forza e anche con tempi celeri, sapendo che poi, ogni volta che si rompe il traghetto c'è tutta una procedura, che più volte vi abbiamo raccontato, anche rispondendo ad interrogazioni, per cui dopo è necessaria una certificazione per riottenere l'abilitazione alla navigazione e non è sempre immediata o banale quanto può essere la rottura che ne ha provocato la sosta. Abbiamo avuto, ad esempio, l'esperienza che citava il Consigliere Ferrero del ponte della Baiona in manutenzione. In questo momento sta già operando il traghetto più grande perché il ponte mobile è oggetto di lavori di manutenzione, spero che da giugno si possa partire con il doppio traghetto, almeno nei weekend. Cerchiamo un po' col buon senso, un po' con la consapevolezza che l'equilibrio è tutto da conquistare, di fornire risposte. Poi, anche noi segnaliamo alla Società quello che non funziona, che il 2 giugno c'erano 31 autovetture in fila e cerchiamo insieme di costruire soluzioni. Come già anticipato in un Consiglio, stiamo ragionando sulla bigliettazione a bordo. Abbiamo analizzato, per rispondere al Consigliere Rolando, tutti i pro e i contro che la bigliettazione a bordo comporta. Intanto, in via di principio, si sale sul mezzo col titolo già in mano; le casse nuove hanno una serie di connessioni digitali che consentono di potere pagare con diverse modalità. Il pagamento a bordo, abbiamo condiviso, comporta contanti e una figura che riscuota, per cui ci stiamo ragionando, premesso che fino allo scorso anno il problema era che le casse erano spesso non funzionanti e ora sono state sostituite, anche grazie alle nostre richieste di intervento. Altro ragionamento riguarda i nuovi traghetti e l'elettrificazione delle banchine. Più volte abbiamo chiesto all'Autorità Portuale se nel progetto del PNRR fosse previsto il famoso cambio di passo, anche per ciò che riguardava il Green Port, quindi il Cold Ironing sul terminal crociere. Ci sono state date rassicurazioni, in quell'ambito sarebbe molto utile non solo per il traghetto, ma anche per evitare che la nave da crociera in sosta resti con il motore al minimo per fare funzionare il servizio sulla nave. Stiamo cercando tutti insieme un percorso che ogni sei mesi ci porta a un confronto con la Società anche in Consiglio, ma che vi assicuro ci trova impegnati anche nel lavoro quotidiano con l'Agenzia, con la Holding, con i dirigenti stessi dell'Azienda, per cercare una soluzione. Per non parlare soltanto di turisti, che pure sono importanti fruitori del servizio di trasporto pubblico locale, con il post-Covid ed il ritorno all'utilizzo dei mezzi da parte degli studenti per quanto riguarda il trasporto scolastico, abbiamo avuto qualche problema, che abbiamo però cercato di risolvere mettendo in campo potenziamenti, raddoppi, modifiche delle linee, per cercare appunto di offrire il servizio migliore possibile. Importanti sono state le iniziative di abbonamento gratuito organizzate dalla Regione, che stanno prendendo piede, già sperimentate negli ultimi tre anni e che stanno un po' cambiando la platea e la quantità di utenti che fruiscono dei mezzi e questo è positivo, sono politiche che vanno accompagnate e anche se generano qualche difficoltà di gestione nei momenti in cui si attivano, dobbiamo provare a recepirle perché il trasporto pubblico possa essere veramente una risorsa non solo in termini di minor traffico, minore impatto ambientale, ma proprio anche come servizio, come autonomia per le persone che lo utilizzano. Chiudo dicendo che gli stimoli ricevuti da più parti sono davvero molti e certamente utili per un proficuo lavoro. Dobbiamo affrontare la problematica di investire più soldi per riuscire a potenziare le corse, nella speranza che più utenti utilizzino il trasporto pubblico. Dico "facciamo", "proviamo", ma con l'umiltà, una volta messa in campo una modalità nuova, di verificarla ed eventualmente cambiarla se non ha funzionato o "aggiustandola" in corso d'opera, se si riscontra un'analisi che si è rivelata non adeguata. Ecco sui Lidi Nord questo esperimento lo avevamo fatto, magari il prossimo anno con l'avanzamento del Parco Marittimo, anche in quella parte di Lidi potremmo pensare a qualcosa che vada incontro alle esigenze attuali degli utenti, con questa volontà da parte nostra, ma con questa consapevolezza da parte di tutti, perché diversamente rischiamo di impiegare un servizio e denaro che non influiscono sulla qualità della vita dei cittadini e turisti,

soprattutto in un momento come quello attuale in cui vi sono ambiti di competenza del nostro Ente parimenti importanti nei quali è necessario investire.

ASSESSORE Giacomo COSTANTINI Mi limito soltanto ad alcune puntualizzazioni rispetto a quello che ha già detto l'Assessore Baroncini. Più volte si è parlato del concetto di turismo e delle politiche turistiche della nostra Città in rapporto con il terminal crociere o con la mobilità a servizio del turismo. Abbiamo diversi servizi e i servizi sono alla base dell'offerta turistica di un territorio e su questo siamo tutti d'accordo, sia un operatore come Filippo Donati, un consulente come Carlo Ravaioli, che un Assessore come il sottoscritto pro tempore. Però che i servizi sono alla base dell'offerta turistica, ancora di più l'abbiamo fatto valere sul nostro territorio e in Romagna, l'abbiamo dimostrato e continuiamo a dimostrarlo, quindi rispondono ad un'esigenza. Se l'esigenza è di mobilità libera, c'è un mezzo in affitto. Se l'esigenza è di servizio puntuale, ci sono dei servizi a pagamento, shuttle o transfer che si chiamano. Se noi pensiamo con il trasporto pubblico di "esaudire" l'esigenza di questi servizi, saremo sempre indietro, sempre perdenti, sempre con poche corse, sempre con poche frequenze, sempre con mezzi che non sono abbastanza performanti. Il trasporto pubblico è tarato sulle esigenze della collettività e deve cercare un proprio equilibrio di bilancio. Non risponde alle esigenze specifiche che possono invece creare economie, proprio come quella del Terminal Crociere. Io l'ho già detto altre volte, non metteremo mai un servizio gratuito di collegamento dei croceristi al centro della Città, perché è contrario a quello che noi dovremmo fare con quell'infrastruttura, che è un'infrastruttura pubblica di riferimento e di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale, che dipende dal Ministero delle Infrastrutture e quindi non dipende dal Comune di Ravenna, che fa una scelta, fa un bando pubblico con alcuni criteri. Se arrivano dei turisti tramite il Terminal Crociere devono prima di tutto generare ricchezza e non andare in conflitto con i turisti delle nostre strutture ricettive. Perché vi dico questo? Perché se noi permettiamo allo "spontaneismo" di 3500 passeggeri di una nave, di arrivare a Ravenna e organizzarsi da soli l'ingresso dei monumenti, c'è una conflittualità chiara nei momenti di punta, con chi dorme nelle strutture ricettive e ci paga l'Imposta di Soggiorno. Quindi, noi dovremmo, invece, incoraggiare un dialogo propositivo come quello che stiamo portando avanti con i terminalisti, con i concessionari che sono dei professionisti del settore, gli indiscussi professionisti tra le compagnie più importanti che ci sono a livello mondiale (mi riferisco a Royal Caribbean), che dovrebbero avere tutto l'interesse nel creare un collegamento che sia organizzato e vendibile in modo che possiamo prevedere il gruppo organizzato di quanti ingressi necessita e in quale momento. Così si riesce a pianificare correttamente quel flusso, altrimenti rischiamo che diventi conflittuale con i nostri in centro storico, ma anche nella località di Porto Corsini, perché hanno esigenze diverse, non si può rispondere a queste esigenze con il trasporto pubblico locale, perché quest'ultimo può tenere in considerazione del picco scolastico, ma non del picco di una crociera che ogni due anni cambia gli orari di attracco, di imbarco e di sbarco, di controllo della sicurezza e quant'altro. Di fatto di questo stiamo parlando ed è una cosa che ovviamente dobbiamo fare in un esercizio di coordinamento e questo è il ruolo del Comune, per cercare di portare avanti un servizio in maniera soddisfacente per il territorio. Così come dico che c'è una precisa responsabilità e competenza da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, non mi sottraggo al fatto che, comunque, nella programmazione anche delle località si fanno continuamente riflessioni su quelle che possono essere le esigenze del futuro, basate su quelli che sono i dati che andiamo a rilevare nel presente. In particolare gli studi particolareggiati per i lidi, tengono in considerazione per Porto Corsini del rilievo che ha il Terminal Crociere, così come il parcheggio scambiatore di Marina di Ravenna, quello tra Marina e Punta, lo scambiatore di via Trieste. Si stanno ipotizzando anche sistemi di fruibilità che possano dare o una risposta alla velocizzazione del navetto o ad un maggiore numero di posti auto. Ovviamente questo lo si va a studiare e non sarà a costo zero, si dovrà tenere in considerazione anche l'effetto di aver tolto parcheggi negli stradelli, di cercare di eliminare un effetto di "circuitazione parassitaria" di chi entra negli stradelli per cercare parcheggio e che quindi va ad intasare la corsia di viale delle Nazioni. In quanto agli stabilimenti balneari stiamo dando permessi per le proprie auto, dei dipendenti o collaboratori, ma è una gestione loro, che va comunque a ridurre di molto l'impatto di quel carico di traffico negli stradelli e che quindi di conseguenza impatta sulla viabilità del viale principale. Ipotesi sono già state fatte per i prossimi mesi. Questo per dire che pur avendo a disposizione dati che siano smart o che siano big, vanno utilizzati in maniera intelligente. Ogni tanto servono sperimentazioni perché neanche il dato affinato riesce a darti una risposta su quelli che sono i comportamenti delle persone e quindi hai bisogno di vedere qual è la risposta e in altri casi, invece, indicazioni te le forniscono, come per il potenziamento di una linea autobus perché è stato puntualmente richiesto. Poi, può accadere che quell'autobus non lo prenda nessuno, perché c'è un po' questo dogma: "tutti vogliono il trasporto pubblico, ma poi nessuno lo prende". Quello su cui si riesce a programmare meglio è il trasporto scolastico perché di fatto c'è una necessità indubbia. Sul turistico, invece, ogni tanto, è per questo che ho fatto questa premessa all'inizio, si mischia il servizio puntuale che può essere organizzato e venduto, che crea posti di lavoro, che crea investimenti, non è che noi non vogliamo fare delle cose, ma il gratis non è sempre bene ed anzi è nemico del bene molto spesso. Quindi dobbiamo cominciare a ragionare in questo modo per cercare di attrarre anche degli investimenti. Dall'altra parte i nostri alleati sulla raccolta dei dati potrebbero essere gli stessi imprenditori del turismo e più volte abbiamo provato anche a spingere la piattaforma regionale gratuita Turismo5 per fare in modo di capire almeno quei dati di dettaglio che la registrazione (con l'indicazione di nome, cognome, località dalla quale proviene il turista, età, sesso e quindi più o meno dati anagrafici) poteva darci in più, tipo ad esempio il mezzo con il quale il turista è arrivato, ma questa opportunità è stata totalmente sotto utilizzata. Adesso Turismo 5 si chiama Ross1000, però faccio un esempio che non è stato citato oggi, se Lido di Classe ci chiede un trasporto potenziato di collegamento tra Lido di Classe e la stazione di Savio e poi se viene chiesto quanti sono i turisti che arrivano in treno in quella località, non mi sanno rispondere. Con quali dati posso trattare con Ferrovie dello Stato e con Tper? Con nessun dato. Mentre a Riccione quando

hanno voluto un potenziamento sono andati con i dati del 90% delle strutture ricettive che si erano mosse tramite Ross1000 a raccogliere puntualmente questa informazione, che poi hanno trasformato in una programmazione rafforzata della linea adriatica. Non so come sia andata a finire però vi dico che va considerato anche il comportamento delle persone, le modalità di consumo che cambiano sempre più velocemente, specialmente nel turismo. Per quanto riguarda la politica industriale sul turismo, mi auguro veramente che cominci a farla lo Stato, perché ci sono delle competenze che riguardano i Comuni, delle competenze legislative che riguardano le Regioni e poi c'è una politica industriale che dovrebbe fare lo Stato. Dopo il primo piano strategico, degno di questo nome, deliberato dal Ministro Franceschini erano partiti anche dei tavoli interministeriali. Il più importante era quello turismo-infrastrutture con il Ministro Delrio dove si era fatta un'ipotesi anche di piano operativo sugli investimenti di trasporto sul turismo, perché come Comune di Ravenna convincere Ferrovie dello Stato a fare investimenti non è così facile: anche De Pascale come Presidente delle Province, sostenuto da altri Sindaci a provato a chiedere che i fondi del PNRR fossero investiti sul potenziamento delle linee ferroviarie e ha anche azzardato la proposta dell'alta velocità sulla dorsale adriatica; questa cosa è caduta, al momento, nel vuoto o comunque adesso ci torna indietro il Governo a dire che forse è meglio non prendere tutti i soldi che sarebbero a disposizione perché non sapremmo come spenderli. Sbagliato! Sbagliato! Lo sapevamo perché Ferrovie dello Stato che è cresciuta molto negli ultimi anni, ha una capacità di management e di programmazione che ha concretizzato anche in un ottimo piano degli investimenti pluriennale e allora che si concentrino lì quegli investimenti, visto che ci sono territori come il nostro che da anni chiedono un potenziamento delle linee, se non l'alta velocità basterebbe il potenziamento di quelle linee non parlo neanche di raddoppio, no? della dorsale ferroviaria. Sempre per tornare al discorso big data e rimanere al piano strategico nazionale uno dei punti più convincenti che viene dal Ministro Garavaglia, al quale riconosco di avere fatto anche un buon lavoro, è l'ipotesi del Data Management Platform per il turismo a livello nazionale, proprio perché i big data devono avere quantomeno un contesto di quel tipo, non può essere un Comune a raccogliersi da solo, è impossibile ed è costosissimo. Spero che questo progetto vada avanti, è su emulazione del progetto già portato avanti dalla Spagna, c'è una compartecipazione di alcune regioni, tra cui l'Emilia Romagna, che su questo tema qui con Trentino e Toscana sono molto avanti. Per quanto riguarda invece la raccolta di big data tramite la telefonia a livello locale è una cosa oltre che molto costosa e che quindi abbiamo analizzato dentro Visit Romagna, perché è un tema di area quantomeno allargata, cioè il capire anche come si muovono i turisti non solo dentro la Città: se uno che è in centro è andato a Mirabilandia, questo lo sappiamo benissimo consultando il tour operator di Mirabilandia, direttamente Mirabilandia o anche i nostri albergatori, ma se chi viene a Ravenna ha visitato prima Ferrara e dopo va a Firenze o che altro percorso ha deciso di fare, se va da Bologna, Ravenna, Rimini, se "ci" attraversano, se stanno più giorni a Ravenna, se stanno più giorni in Romagna, per fare politiche aggregate sui mercati internazionali. Ecco, i dati sono costosissimi e ho dato un consiglio al Ministro quando lo incontrai, non ho avuto l'opportunità di parlare con la Santanchè, però nelle linee guida di Agid, che è l'Agenzia Nazionale per la Digitalizzazione, esistono già "bozze" di normative che vanno a rafforzare quello che già sarebbe un obbligo di concessionari di servizio di bene pubblico o di società pubbliche o partecipate, cioè quello della condivisione e della trasparenza dei dati raccolti nel loro esercizio. Quindi mi viene da dire che per fare un sistema efficiente ed utile di big data per il turismo, non Start alla quale ovviamente porto grandissimo rispetto, perché tutte le volte che gli diamo un dato dettagliato arriva anche con i trend e i grafici che ci permettono di fare la programmazione per l'anno successivo, ed è lì che andiamo a decidere dove inserire il traghetto in più e con quali orari, ma Ferrovie dello Stato, Autostrade per l'Italia, le compagnie di telefonia che comunque utilizzano infrastrutturazione pubblica e che dall'ultimo Decreto Crescita hanno avuto un regalo che pesa tantissimo per Ravenna. Perché le antenne telefoniche che prima in media ci portavano 15.000 euro l'una e che venivano investiti solo in impianti sportivi perché così chiese il Consiglio Comunale, ora pagano soltanto un forfait, un canone unico pari a 800 euro l'una. Quantomeno che mettano a disposizione i dati per fare ricerca e programmazione turistica, ma se non lo chiede lo Stato, lo deve pagare il Comune di Ravenna? Direi proprio che questa non sarebbe la cosa giusta, per quello che già prevedono le normative e per quello che dovrebbe essere un progetto, un programma di condivisione con i tuoi concessionari, con le tue società pubbliche, come noi facciamo con le nostre a livello locale. La condivisione del dato nel momento in cui gestisci un qualche cosa che è di tutti non può essere fatta a pagamento. Magari per le compagnie telefoniche è un po' difficile ed anche a livello locale acquistare quei dati lì poco utile. Perché? Vodafone, Tim, Iliad e Wind hanno ciascuna i rispettivi dati; o si acquistano tutti, decidendo che il navetto non lo si fa per quest'anno, perché occorrono circa 250.000 euro che solitamente dedichiamo al navetto e suo potenziamento e i soldi li diamo alle compagnie telefoniche per sapere dove vanno turisti, oppure chiediamo i dati a Start, che li fornisce gratuitamente e poi speriamo che il Ministero del Turismo cominci veramente a realizzare politiche industriali.

DIRIGENTE Comune di Ravenna Mobilità e Viabilità – Ing. Corrado GUERRINI Sono state date tante risposte, ma erano state poste anche molte domande e giusto per aggiungere qualche elemento tecnico, qualche delucidazione sulla pianificazione. La pianificazione dei servizi viene fatta in collaborazione ovviamente con AMR, Agenzia Mobilità Romagnola, che ha la gestione del contratto in collaborazione ovviamente col Comune, il gestore Start, Mete. Una pianificazione che ovviamente parte da uno storico di quello che è il servizio, dalle necessità storiche di mezzi, uomini, turni (sia macchina che ovviamente turni delle persone) ed è basata anche sui riposi. Un servizio, quindi, quello che è il trasporto pubblico rigido, quindi spesso, quando ci si trova di fronte a criticità dell'ultimo momento è difficile farsi carico di dare una risposta immediata. Per quanto riguarda, invece, quello che è stato la richiesta di capire il tema del rinnovo dei mezzi e anche delle dimensioni, effettivamente il servizio di trasporto pubblico purtroppo nell'arco della giornata ha dei

momenti di punta e dei momenti di morbida. Dire che nei momenti di punta si utilizzano dei mezzi grandi e nei momenti di morbida utilizzare quelli piccoli vorrebbe dire avere un parco veicolare molto ampio, che probabilmente avrebbe dei mezzi che stanno fermi anche per un periodo prolungato; quindi, bisogna trovare le giuste misure e dimensioni dei mezzi, in modo che possano coprire sia l'orario di punta che l'orario di morbida. Per quanto riguarda l'alimentazione, soprattutto per quelli che sono i finanziamenti PNRR e le fonti di finanziamento ministeriali, questi erano finanziamenti vincolati all'acquisto di mezzi elettrici, o comunque mezzi "diciamo" ad alimentazione idrogeno. Il problema ovviamente per l'idrogeno attualmente è la fonte di rifornimento perché non ci sono distributori per l'idrogeno, quindi ci vorrebbe un grande investimento per realizzare queste infrastrutture e al momento per esempio non ci sono risorse PNRR dedicate a queste infrastrutture. Ecco, per adesso mi fermerei qui, se Start vuole ovviamente può integrare.

PRESIDENTE Start Romagna - Ing. Roberto SACCHETTI Alcune considerazioni, anche se l'Assessore ha detto molte cose, d'altra parte i confronti sono costanti e quindi c'è un allineamento. Per quanto riguarda l'aspetto culturale dobbiamo considerare che il trasporto pubblico locale è un servizio essenziale, che è coperto, se va bene per il 30% dai titoli di viaggio, in questo momento nel nostro territorio siamo più vicini al 20%, la parte restante sono corrispettivi che vengono riconosciuti dal Fondo Nazionale Trasporti, attraverso la Regione prima e poi l'Agenzia Mobilità Romagnola, la quale dà al gestore anche l'indicazione di quali servizi svolgere e appunto l'Agenzia si rapporta col Comune, come diceva l'Assessore Baroncini. Quindi, in questo contesto, il ruolo del gestore è quello di cercare di svolgere queste attività non dovendo poi venire in queste commissioni, come diceva il Presidente Donati, a rendere conto del fatto che la Società è in perdita e chiede di ripianare. Questa è l'esigenza che noi abbiamo e su questa "noi", in questo contesto complicato, ci muoviamo. Poi la disponibilità tecnica per i dati c'è tutta, con le nostre competenze tecniche, a supporto delle amministrazioni. Rispetto alle difficoltà. Ne riscontriamo per il reclutamento degli autisti, l'abbiamo detto, qualcuno ci chiedeva le ragioni. Credo che quella più semplice sarebbe quella di dire le paghe sono basse; ora, però, le paghe sono quelle previste dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (in ingresso circa 1.300 euro, 1.600 il valore medio di paga base e qualcuno arriva anche a superare i 2.000 euro). Non voglio commentare se sia molto, se sia poco, però credo che ci siano altre motivazioni. Una che stiamo constatando, soprattutto per le uscite è che in passato questo lavoro è stato più appetito da autisti che venivano da altre parti del territorio, che in questo momento hanno maggiore domanda nei propri luoghi di origine e quindi c'è un ritorno verso questi ultimi. Infine c'è anche un altro tema, non sono psicologo, ma lo riscontro in tutte quelle attività per le quali sono previste turnazioni di lavoro. Vedevo l'altro giorno l'Orogel, ad esempio che non trova operatori. L'industria dell'acciaio che lavora su 24 ore non trova operatori e anche il lavoro dell'autista si organizza per turni dove c'è il sabato e dove c'è la domenica. L'altro giorno un amico mi diceva che sta cercando ingegneri e gli pongono la condizione di avere almeno tre giorni in smart working, altrimenti non sono interessati. Probabilmente anche la pandemia, ha contribuito, non so. C'è stato un cambio culturale per cui il tempo libero diventa sempre più importante e anche su questi mestieri, se in Europa è vero che c'è una carenza di 400.000 autisti, avete visto in Gran Bretagna e così via, evidentemente c'è anche un problema da questo punto di vista culturale. Per quanto riguarda il tema traghetto costi e tempi non sono facili né l'uno né l'altro, nel senso che si tratta di mezzi di natanti che soltanto poche società sono in grado di costruire, mi pare Taranto, in Italia. Quando abbiamo provato a chiedere un preventivo ci hanno detto che senza un progetto non ci avrebbero fatto un preventivo, anche se poi il direttore azzarderà una prima valutazione e quindi abbiamo percorso la strada di fare un bando con un progetto preliminare, sulla base delle specifiche tecniche che noi abbiamo costruito, sul quale ci faranno un progetto preliminare comprensivo di computo e chi vincerà realizzerà, poi, il progetto esecutivo e i lavori ovviamente. Anche qui avremo bisogno come dicevo, come è avvenuto per gli autobus, di trovare le risorse finanziarie per sostenerlo e quindi anche i tempi saranno un po' legati a questo. Sui mezzi qualcuno accennava anche alla criticità dei mezzi elettrici. Credo ci sia anche un orientamento delle case costruttrici, perché i mezzi da otto metri ormai si trovano solo elettrici, quelli più piccoli per le Città, non vengono più costruiti diesel o neanche GPL, però su questo è giusto sia il Direttore ad intervenire.

DIRETTORE Start Romagna Ing. Claudio SANNA Grazie a tutti quanti per gli spunti. Sul tema degli autisti, di cui parlava il Presidente, ci mancano 160 autisti nei prossimi tre anni. Non siamo i soli io vengo da un'azienda concorrente di Hera, se provate a chiedere ad Hera come sono messi con gli autisti il motivo è molto semplice. In Italia il settore della logistica cresce del 5% all'anno e vale 80 miliardi di euro e vale 15 milioni di aziende, come diceva anche il Presidente, quindi la crescita del settore e forse una minor disponibilità a fare turni è uno dei motivi per cui le aziende si stanno portando via gli autisti. Tornerei però su quello che sta facendo Start. Oltre alla scuderia Vi abbiamo presentato la modalità di ricerca degli autisti anche in altri paesi, Romania e Albania. Se "voi" chiamate BRT scoprirete che molti dei loro autisti vengono da quei Paesi. Abbiamo avviato una nuova scuderia con Randstad e ne stiamo discutendo con un'altra azienda per avviarne una nuova, però il problema c'è ed è inutile nascondersi. L'altro tema emerso è il costo del traghetto. Ho tre settimane di anzianità aziendale, potrei dire che lo vedremo con la gara. Indicativamente non meno di 5 milioni di euro, ma sarà la progettazione preliminare in funzione delle specifiche che abbiamo indicato, che ci dirà quale sarà il costo. Quali sono le tempistiche? Secondo me almeno due anni perché c'è la fase di realizzazione e una fase di omologazione. Questa e lo ripeto una stima di chi ha una anzianità aziendale di tre settimane. C'è un tema di specificità del prodotto, non ci sono tante aziende e direi che l'approccio più corretto e pragmatico è: "ti dico cosa mi serve e mi dici quanto costa la progettazione e la realizzazione del prodotto e in quanto tempo me lo fai". Però se dovessi dare delle indicazioni direi che sono queste. Sulla domanda che è stata fatta nelle specifiche che abbiamo emesso teniamo conto di quella che è stata l'ordinanza che ha ridotto chiaramente la capacità dei traghetti e quindi torneremo a quelle che erano le

capacità originarie nella specifica tecnica. Quindi sono mezzi che hanno una lunghezza utile di 30 metri, dovrebbero portare 27 tonnellate con 200 passeggeri, direi circa 20 auto, oppure 41 tonnellate senza i passeggeri. Parlando dei mezzi abbiamo presentato un aumento della flotta di 15 mezzi, gli elettrici sono 41, concordo con quello che diceva il Presidente di Start, ci sono anche dei mezzi a metano ma il trend dalle case realizzative sono di non privilegiare il metano. Oggi sono poche le aziende che realizzano mezzi a metano. Sul biometano vedremo se ci sarà un tipo di biometano che oggi in Italia non è ancora disponibile perché il decreto legge è uscito nel 2022, quindi oggi il biometano non c'è se non nelle poche quantità del DM 2018. La scelta fatta da Start, è una scelta che condivido per quella che è la mia esperienza fatta in un altro settore, prima l'elettrico, poi il metano e vedremo quale sarà la disponibilità del biometano, e un trend del mercato che i mezzi a diesel andranno a ridursi. E come tale anche le scelte che ha fatto Start. L'ultimo tema è quello della Città accessibile. Tutti i mezzi urbani sono dotati chiaramente di pedana mobile, il 50% dei mezzi extraurbani, lo saranno tutti i mezzi nuovi. Io però mi fermo e non parlo del resto delle infrastrutture. Questi sono alcuni degli spunti che ho colto, immagino di non essere stato sicuramente esaustivo, però, vi ringrazio per gli argomenti proposti e per i suggerimenti che mi avete dato. Condivido con quello che è stato detto sul fatto che per il settore dei trasporti come già in altri settori, i dati sono l'elemento fondamentale.

PRESIDENTE Commissione 6 –Filippo DONATI (Viva Ravenna) Mi sembra che ci avviamo alla conclusione di questa interessantissima commissione, quantomeno ci siamo confrontati, ringrazio tutti gli intervenuti per averci tenuto informati e ringrazio tutti i partecipanti.

La seduta termina alle 18:12.

F.to Il Presidente Commissione 6 Filippo Donati

F.to p. Segreteria Commissione 6 Barbara Catalani e Federica Tomiati

Verbalizzazione a cura di Barbara Catalani