

Comune di Ravenna



Commissione 5 “Bilancio, patrimonio, società partecipate, personale” del 18/02/2026 ore 15,00

VERBALE COMMISSIONE

(APPROVATO IN C. 5 IL 5/10/2026 con astensione dei consiglieri: Fiocco e Molducci)

In data 18/02/2026 alle ore 15,00 si è svolta, presso la sala consiliare del Comune di Ravenna, la seduta della Commissione 5 “Bilancio, patrimonio, società partecipate, personale” (in modalità mista), per discutere il seguente ordine del giorno:

- Eventuale approvazione verbali sedute precedenti
- Relazione della presidenza e dirigenza Start sulle attività svolte sul territorio del comune di Ravenna, sulla qualità dei servizi da essa erogati, con un focus sul traghetto tra Marina e Porto Corsini.
- Esame della Mozione PD 7/2026 presentata dalla consigliera Veronica Verlicchi (capogruppo La Pigna, città-forese-lidi), su “*Gratuità del servizio di traghetto tra Marina di Ravenna e Porto Corsini per i residenti e lavoratori delle località di Marina di Ravenna, Porto Corsini e Marina Romea*”.

Presiede la seduta: Ancarani Alberto.

Risultano presenti all'appello i seguenti componenti:

Cognome e nome	Gruppo	Delega	Presente	Assente	Ora entrata	Ora uscita
ANCARANI Alberto	Forza Italia		✓		15,00	18,52
ANCISI Alvaro	Ancisi-Lista per Ravenna		✓ (remoto)		15,00	17,08
CAVALLARO Greta	Partito Democratico		✓ (remoto)		15,00	18,52
DONATI Filippo	Viva Ravenna		✓ (remoto)		15,00	18,52
FRANCESCONI Chiara	Progetto Ravenna		✓ (remoto)		15,00	18,50
GALLONETTO Igor	Movimento 5 Stelle		✓ (remoto)		15,00	18,52
GRANDI Nicola	Fratelli d'Italia		✓ (remoto)		15,00	18,52
MOLDUCCI Livia	Partito Democratico	BECCARI Stefania	✓ (remoto)		15,00	18,52
MORETTI Pietro Maria	Fratelli d'Italia		✓		15,25	18,52
PERINI Daniele	Ama Ravenna		✓ (remoto)		15,00	18,52
SPADONI Gianfranco	Lista per Ravenna-Lega-PDF		✓ (remoto)		15,00	18,52
STALONI Nicola	Alleanza, Verdi e Sinistra		✓ (remoto)		15,00	18,52
STUCCI FRANCESCO	Partito Repubblicano Italiano		✓ (remoto)		15,00	18,52
VENTURI Michela	Partito Democratico		✓		15,15	18,52
VERLICCHI Veronica	La Pigna, Città-Forese-Lidi		✓		15,00	1852*

**uscita alle 18,40 e collegata con consiglicloud fino alle 18,53*

Risultano, inoltre, presenti:

- Assessore: **Massimo Cameliani** (Assessore Lavori pubblici, Mobilità e Viabilità, Patrimonio, Urbanistica, Edilizia privata, Rigenerazione urbana, Società Partecipate)
- Presidente Start, dr. **Andrea Corsini**, - Direttore Start, dr. **Angelo Erbacci** – Funzionario Start, dott.ssa **Alessandra Gotini** – Dirigente Servizio Mobilità e Viabilità, Ing. **Corrado Guerrini** – Dipendente Start, **Gabriele Tarroni**
- Esperti: **Anfredo Liverani** (esperto gruppo Ama Ra) – **Pietro Marozzi** (esperto FI)

I lavori hanno inizio alle ore 15,14

Presiede la seduta il Presidente di Commissione n.5: ANCARANI Alberto.

Il Presidente:

Si procede all'appello. La seduta è validamente costituita. Abbiamo all'ordine del giorno una **relazione della Presidenza e della Dirigenza di Start Romagna sulle attività svolte sul territorio del Comune di Ravenna, sulla qualità dei servizi da esse erogati, con focus sul traghetto tra Marina e Porto Corsini.**

Era questa una richiesta della Presidenza di questa commissione. Ringrazio dunque tutti i rappresentanti di Start qui presenti. E' presente anche l'assessore in qualità di assessore alle Partecipate, Massimo Cameliani.

Il successivo punto all'ordine del giorno, non essendoci verbali di sedute precedenti da approvare, è l'**esame della mozione n. 7 del 2026 presentata da Veronica Verlicchi relativa: alla gratuità del servizio di traghetto tra Marina di Ravenna e Porto Corsini per i residenti e i lavoratori delle località di Marina di Ravenna, Porto Corsini e Marina Romea.**

Io, pertanto, farei questo, se siete d'accordo. Farei la relazione del primo punto, nel quale ovviamente si parlerà anche molto del traghetto tra Marina e Porto Corsini. Poi analizzerei la mozione Verlicchi, che sta arrivando qui in presenza. Analizzerei la mozione Verlicchi, che fa una istanza molto specifica relativa a una gratuità per alcuni eventuali fruitori. Stavo dicendo, consiglieria, mi ripeto perché è arrivata ora la consiglieria Verlicchi qui in presenza. Stavo dicendo che esaminerei la mozione come da ordine del giorno al secondo punto perché comunque del traghetto in generale si parlerà anche nel primo, ma le domande della mozione sono più specifiche sulle gratuità per i fruitori, in soldoni. Quindi io ringrazio quindi, dicevo, il presidente di Start Romagna, Andrea Corsini, qui presente, il direttore di Start, Angelo Erbacci, la dottoressa Alessandra Gotini, funzionaria di Start, e, l'altro dipendente di Start qui presente, Gabriele Tarroni. Se ci sono ovviamente relatori che mi sfuggano, me lo si dica. Se vuole intervenire per un'introduzione anche l'assessore Cameliani, me lo dica. No, interviene eventualmente dopo. Pare che ci saranno delle slide che ora stanno per essere, messe alla nostra attenzione. Chi le illustrerà? Chiedo, il presidente? Il direttore illustrerà le slide. Perfetto.

Allora, dicevo, la relazione la svolge il direttore di Start Romagna, dottor Angelo Erbacci, che a breve condividerà delle slide che potrete vedere, sia da remoto che qui in aula. Vediamo se l'operazione va in porto con più facilità del solito, ce lo auguriamo. Eccole qui in aula, le vediamo. Se qualcuno che è collegato da remoto ci dice se le vede per tranquillizzarci. Benissimo, ottimo.

Allora, prima di dare la parola al direttore con che ci illustra le slide, la do al Presidente di Start Romagna, Andrea Corsini. Prego.

Presidente Andrea Corsini (Start Romagna):

Intanto ringrazio il Presidente Ancarani e tutti i commissari, oltre che l'assessore Cameliani, con il quale in questi, mesi, diciamo, in cui, io sono operativo come Presidente di Start Romagna, il Direttore Erbacci è operativo da un po' più di tempo di me, ma non tanto, perché siamo entrambi, diciamo, neofiti, o comunque di nuova nomina. Dicevo, in questi mesi abbiamo interloquito molto con il Comune di Ravenna, con l'assessore Cameliani, anche con il sindaco Barattoni, partendo appunto, come sapete, da questa linea gratuita che il Comune ha introdotto recentemente, ma più complessivamente per affrontare le tematiche che riguardano il trasporto pubblico locale, in particolare qui a Ravenna c'è una specificità che, è, come dire, una caratteristica solo della nostra azienda, perlomeno nel bacino regionale, che è quella appunto del traghetto, che è un servizio molto importante su cui il Comune di Ravenna giustamente punta in maniera significativa, che per noi rappresenta anche un fiore all'occhiello, ma naturalmente ha anche degli aspetti di complessità significativi, ma credo che ne parleremo poi

successivamente del traghetto. Io brevemente poi do la parola al Direttore per l'illustrazione delle slide, che sono slide, quindi naturalmente hanno un elemento di sintesi intrinseco. Fornisco solo qualche elemento di contesto di carattere generale per inquadrare un po' le strategie della nostra azienda nel territorio romagnolo, non solo ovviamente su Ravenna. Start, come sapete, è una importante azienda pubblica, però è un'azienda, quindi naturalmente ha come obiettivo primario quello certamente di fornire i servizi, quindi adempiere alla mission aziendale, ovviamente, con una attenzione alla compatibilità dei costi. Noi operiamo attraverso dei contratti di esercizio. Io dico perché spesso si fa parecchia confusione fra il ruolo dell'azienda e il ruolo dell'agenzia. L'azienda, le aziende, in questo caso l'azienda Start, eroga i servizi, quindi ha la responsabilità di erogare i servizi, di ovviamente favorire il ricambio degli automezzi attraverso - poi anche di questo credo che il Direttore ne parlerà - finanziamenti importanti sono in corso ancora oggi, importanti iniziative per rinnovare completamente il parco automezzi in dotazione di Start Romagna. Siamo sicuramente l'azienda nel contesto regionale che ha l'età media più bassa dei mezzi pubblici. Dobbiamo ovviamente garantire che il servizio si svolga nella maniera più efficiente, ma la programmazione dei servizi è in capo all'Agenzia Romagnola della Mobilità, ad AMR. Sono le agenzie per Legge naturalmente che hanno questo compito, cioè quello di programmare i servizi. Io dico perché molto spesso ci viene chiesto di potenziare le corse, di aumentare le frequenze. Noi non lo possiamo fare, lo possiamo fare solo se c'è una modifica del contratto di servizio, una a richiesta specifica da parte dell'Agenzia, che naturalmente opera sulla base delle risorse che le sono state assegnate dal Fondo Nazionale dei Trasporti, integrate da quelle regionali e integrate anche da quelle dei Comuni, come quello di Ravenna ad esempio, sulla base ovviamente dei chilometri. Ogni chilometro ha un costo e quindi sulla base di questa dotazione di risorse vengono programmati i servizi nell'ambito dell'Agenzia, che è una un soggetto di cui fanno parte i sindaci del bacino romagnolo. Noi siamo, impegnati, come dicevo prima, diciamo, in un processo di rinnovamento degli automezzi, come vi dicevo, all'interno di un quadro non semplice, non facile, perché prima di tutto fra qualche mese scade il contratto di servizio. Come sapete siamo in regime di proroga, la proroga terminerà, alla fine di quest'anno. Ci sono ovviamente aperte delle interlocuzioni con la Regione da parte dei sindaci, da parte dei nostri azionisti per valutare se ci sono le condizioni per una proroga, di n anni. Naturalmente questo è un tema all'attenzione soprattutto della politica. E vedremo, diciamo, come questa discussione, come questa traiettoria si compirà appunto nelle prossime settimane, nei prossimi mesi, perché naturalmente abbiamo la necessità nei bandi, perché sono le agenzie che stipulano i contratti di servizio con le aziende se avremo davanti ancora qualche anno di proroga oppure se si procederà appunto alla gara per l'affidamento dei servizi nei prossimi anni, nel caso naturalmente Start è pronta, se naturalmente, ovviamente, gli azionisti lo vorranno, a partecipare alle gare come è successo in altre parti, d'Italia. Ciò nonostante, noi stiamo continuando ovviamente a svolgere il nostro lavoro, che non è ovviamente solo quello del rinnovo del parco automezzi, ma prevede tutta un'altra serie di investimenti importanti, di strategie importanti che si scontrano poi la chiudo qui, ecco, perché non voglio farla troppo lunga, poi ci sarà credo anche, l'occasione per re-intervenire, con alcune problematiche di carattere strutturale che attanagliano il trasporto pubblico locale a livello nazionale. Io, le riassumo in 3 punti. Da una parte il rinnovo del contratto dei dipendenti pubblici delle aziende, che è fermo da tantissimi anni. Ora pare che ci sia stata un'apertura importante da parte del Governo. Per ora siamo, diciamo, alle promesse verbali di adeguare il contratto collettivo nazionale degli autoferrotranvieri. E questo sarebbe molto importante perché darebbe, come dire, una certa solidità a tutto l'impianto complessivo e poi comunque, favorirebbe anche, come dire, la possibilità di assumere soprattutto nel comparto degli autisti, che poi io dirò, nuove unità di personale che sono naturalmente molto importanti e funzionali alla migliore riuscita dell'esercizio a cui siamo chiamati a dare risposte. Secondo punto, seconda problematica di carattere strutturale, il sottofinanziamento del fondo nazionale, che appunto è, defanziato rispetto alle necessità del comparto. Sto parlando ovviamente di una problematica di carattere nazionale che investe tutte le aziende. Tanto è vero che l'associazione nazionale di riferimento che si chiama Astra, sta diciamo relazionandosi in maniera puntuale, importante e molto pressante nei confronti del Governo - è il sindacato delle aziende del TPL nazionale - per avere appunto un riconoscimento e un aumento del fondo nazionale. Poi su questo stanno lavorando naturalmente anche i parlamentari di tutte le forze politiche dello schieramento parlamentare nazionale. Al momento, diciamo, non ci sono segnali positivi, non ci sono stati negli anni precedenti, non ci sono neanche quest'anno. C'è stato in realtà un aumento in termini quantitativi che però è stato bruciato in maniera, come dire, velocissima, dall'aumento dell'inflazione, dei costi complessivi delle materie prime, dei materiali, delle componentistiche, quindi anche quel piccolo aumento quantitativo di fatto non ha aumentato la dotazione del fondo nazionale, quello che serve, appunto, per far funzionare le aziende, per far viaggiare i mezzi. E il terzo

problema, lo dicevo prima, è quello della cronica mancanza di autisti. Cronica mancanza di autisti che anche in questo caso è un problema di carattere nazionale. Basta scorrere la rassegna stampa dei quotidiani di settore nazionali, da Bolzano a Lampedusa, c'è un problema legato al reperimento di autisti. Noi stiamo mettendo in campo di tutto e di più per assumerne dei nuovi. Abbiamo ottenuto importanti risultati in questo, poi credo che il direttore su questo darà anche qui qualche riferimento puntuale e numerico più preciso, e continueremo e stiamo continuando appunto a fare azioni per, diciamo, sopperire a questa mancanza, perché non è che noi non assumiamo gli autisti, gli autisti li assumiamo, ma il turnover è talmente accelerato che sono più quelli che escono che quelli che entrano. E quindi, questo è un fronte sul quale siamo fortemente impegnati. Questo è il contesto di riferimento. Ecco, poi io naturalmente mi fermo e nel corso della discussione sono ovviamente a disposizione per rispondere a tutte le domande che mi saranno poste. Grazie.

Il Presidente:

Grazie. Do la parola al direttore di Start, Angelo Erbacci, che ci fa una relazione con le slide, che già vedete. Non ho salutato prima l'ingegnere Corrado Guerrini, Dirigente del servizio mobilità e viabilità del Comune di Ravenna, che è qui presente. Prego, direttore.

Direttore Angelo Erbacci (Start Romagna):

Sì, grazie. Abbiamo preparato questa breve presentazione che riprende un po' i concetti, insomma, che citava il Presidente, per cui sia aspetti di contesto in cui opera la società che il percorso che sta facendo l'azienda, diciamo, negli ultimi anni, con particolare riferimento ovviamente ad un focus specifico su Ravenna, quindi sia sui mezzi che sulle infrastrutture che ovviamente sul traghetto di cui dopo, parleremo. Cito quindi, come primo aspetto del contesto alcuni elementi che raccontava già il Presidente, parlava prima appunto, dell'aspetto del corrispettivo che è la nostra principale fonte di entrata, che è finanziata da questo fondo nazionale FNT, Fondo Nazionale Trasporti, che come raccontava il Presidente sostanzialmente è sottofinanziato. In questo grafico abbiamo riportato quella che è l'evoluzione complessiva, a livello nazionale del Fondo Nazionale Trasporti dove si vede che seppur negli ultimi anni si sia assistito sostanzialmente ad un incremento legato soprattutto a delle Leggi di bilancio di anni precedenti, in particolare quella del 2022 che andava a definire tutta una serie di aumenti. Allo stato attuale sostanzialmente si registra comunque complessivamente una carenza di circa 840 milioni di euro a livello italiano. Come raccontava il Presidente, seppur c'è stato un incremento, questo è stato, potremmo dire così, bruciato da quello che è stato, sostanzialmente l'incremento dei costi operativi, quindi legato prettamente all'inflazione. E poi, come citavo in apertura, l'aspetto di rinnovo del CCNL, che sì, è stato siglato un accordo a livello ministeriale, ma tuttavia non c'è ancora contezza, non c'è ancora certezza da parte del Governo, del Ministero in particolare, sull'eventuale copertura finanziaria di questo aumento. Quindi noi gestori sostanzialmente stiamo subendo l'incremento di costo legato al rinnovo del CCNL, ma ad oggi non abbiamo ancora chiarezza su quello che sarà eventualmente il livello di copertura sul 2025 e gli anni futuri di questo incremento di costo. L'altro aspetto rilevante di contesto a livello economico-finanziario, di cui già faceva riferimento prima il Presidente, è quello legato alle risorse per gli investimenti, negli ultimi anni anche legato al PNRR; abbiamo vissuto, diciamo, un momento importante, in cui, diciamo, sono state notevoli le risorse a cui si è potuto attingere per il rinnovo della flotta, per il rinnovo del parco mezzi. Le prospettive, come si vede dal grafico, è che sostanzialmente dal 2027 in poi queste risorse andranno via via ad esaurirsi. Questo sicuramente crea in termini di sostenibilità economico-finanziaria delle problematiche di settore assolutamente importanti, perché come potete immaginare è necessario comunque ogni anno prevedere una quota, diciamo, stabile di rinnovo della flotta, che sostanzialmente deve essere finanziata da risorse pubbliche. Questo perché ovviamente il TPL è un servizio pubblico essenziale. Sempre come elemento di contesto, anche qui vado veloce senza annoiarvi, ma questo è un dato assolutamente rilevante, che fa capire anche di una certa dinamicità del nostro settore con cui costantemente dobbiamo confrontarci, è l'aspetto, come dire, di evoluzione di quella che è la domanda di mobilità. Noi abbiamo un modello di trasporto pubblico che è disegnato su una sorta di fotografia della domanda costruita negli ultimi 15-20 anni, ma sostanzialmente negli ultimi anni stiamo assistendo a un'evoluzione assolutamente repentina di quella che è, diciamo, la domanda di mobilità, quindi il comportamento da parte dell'utenza. Cito solamente 3 elementi macroscopici che vanno a impattare enormemente su queste dinamiche. Il primo fra tutti, l'elemento del calo demografico, che ovviamente dovrà essere compreso e gestito soprattutto nei prossimi anni. Ovviamente, questo l'abbiamo visto post-COVID, quello che è stato un consolidamento della tematica dello smart working, che

ovviamente ha, come dire, impattato su quella che è la propensione o meno di utilizzo da parte degli utenti dei servizi pubblici, e un'evoluzione, questo prettamente nel nostro contesto territoriale della Romagna, di quelli che sono i flussi turistici che sono sì sempre ovviamente rilevanti ma anche sul turismo ovviamente lo viviamo ogni estate, stiamo assistendo ad un'evoluzione diciamo del comportamento da parte del turista. Altro tema di contesto assolutamente chiave, il terzo pilastro che citava il Presidente, è quello della carenza del comparto autisti. Parlava appunto di una problematica a livello italiano, in verità oltre che italiana, una problematica a livello europeo di carenza sostanzialmente di questa tipologia di lavoratori. Qui abbiamo citato come dato il dato riportato dalla nostra associazione di categoria Astra del 2025 che ha stimato sostanzialmente la mancanza di oltre 8.000 autisti a livello italiano. Per cui potete capire a livello, diciamo, nostro territoriale quello che può essere l'impatto. Noi ovviamente ci stiamo attrezzando, dopo vi farò vedere qualche spunto, andando a definire tutte le misure specifiche per attrarre, formare e fidelizzare nuovi autisti. Però chiaramente questa è una sfida più che rilevante. Giusto per raccontarvi brevemente i grafici: nel grafico, in alto a destra si vede quella che è la dinamica di due curve, quella in rosso che è l'incremento del tasso di inflazione accumulato, quindi quanto nel tempo è andata a costare di più il costo, diciamo, della vita. Invece nella curva azzurra quello che è l'incremento dello stipendio lordo per un parametro 140, che è il parametro d'ingresso di un nostro autista. Per cui vedete che negli anni gli incrementi retributivi che noi siamo stati in grado di riconoscere, pur, come dire, anche con salti importanti, comunque non è adeguato a quello che è l'incremento del costo della vita. Questo è uno degli elementi, non l'unico, ma uno degli elementi rilevanti per cui c'è difficoltà a reperire personale autista. E questo ovviamente si lega anche, ai primi aspetti che facevamo vedere della carenza dei fondi sia per il finanziamento, diciamo, degli autobus, ma in generale del Fondo Nazionale Trasporti. Entrando nel merito, invece, di quello che è il percorso che la società, ha svolto, avviato negli ultimi anni, un primo punto assolutamente rilevante della nostra politica, che poi è ben definito e raccontato, diciamo, nei nostri bilanci e nel piano industriale, è quello della politica del rinnovo della flotta auto. Prima il Presidente faceva riferimento a dei dati per cui siamo a livello, sicuramente regionale, il primo player con il parco mezzi più nuovo, ma anche a livello nazionale siamo tra i primi gestori. Sostanzialmente abbiamo avviato dal 2022 in poi questa politica importante di rinnovo della flotta. Giusto per dare dei numeri complessivi a livello di Start Romagna, dal 2022 al 2029 è previsto un investimento complessivo di oltre 115 milioni di euro per un rinnovo, per l'acquisto complessivo di oltre 349 autobus, che è circa il 60% della nostra flotta, per cui in pochi anni andiamo a rinnovare la quasi, diciamo, gran parte di quello che è il nostro parco mezzi. Come si vede dalla figura, è un rinnovo, un piano focalizzato in un'ottica di transizione ecologica, per cui ci stiamo spostando da dei mezzi prettamente a trazione diesel ad un'evoluzione verso mezzi diciamo in cui saranno focalizzati soprattutto a metano piuttosto che elettrici, quindi appunto in un'ottica di transizione ecologica. Relativamente al quadriennio che diciamo stiamo vivendo adesso, '26-'29, su tutto il territorio di Start è programmato l'acquisto di 75 nuovi autobus per un investimento complessivo pari ad oltre 30 milioni di euro. Entrando nel focus di Ravenna, sostanzialmente nel periodo '22-'25, quindi quello che è già stato realizzato, abbiamo acquistato un totale di 36 nuovi autobus per un valore economico complessivo di quasi 14,4 milioni di euro. Come vedete dai dati, sono 31 mezzi elettrici, che sono 23, 8 metri, quindi quelle di misura medio-piccola, e 8 elettrici 12 metri. prettamente per un utilizzo urbano e 5, mezzi a metano, CNG di 12 metri. Per il prossimo periodo '26-'29 è previsto l'ulteriore acquisto di 13 autobus per un valore complessivo di quasi 5,4 milioni di euro. Anche in questo caso 7 elettrici tra 8 e 12 metri e 6 CNG a 12 metri. Le linee urbane, immagino le conosciate su cui già operano perché, appunto, gli elettrici e questi nuovi autobus anche a metano sono ovviamente già operativi. Sono focalizzate sulle linee urbane 1, la 3, la 4, la 5 e la 8. Un altro elemento chiave del percorso, diciamo, di evoluzione e rinnovamento che l'azienda sta facendo è quello legato al rinnovo delle nostre infrastrutture, che prettamente sono officine e deposito. Questa azione segue ovviamente l'azione appena raccontata di rinnovo della flotta, perché rinnovando la flotta abbiamo anche una necessità di rinnovo infrastrutturale dei nostri depositi. Banalmente basta pensare, introduciamo i mezzi elettrici, abbiamo necessità di fare quella operazione che noi banalmente chiamiamo elettrificazione del deposito, cioè vuol dire dotare i nostri depositi di tutto quel set di colonnine di ricarica che permettono la ricarica cosiddetta overnight, durante la notte, dei mezzi elettrici. Per cui su tutti i nostri territori della Romagna stiamo operando questo investimento che complessivamente cuba oltre 16 milioni di euro, in cui andiamo a dotare i depositi, laddove non presente, degli impianti di distribuzione a metano. Ad esempio a Ravenna questo è già presente. E tutti i depositi ovviamente delle infrastrutture di ricarica per i mezzi elettrici. Per cui la società da alcuni anni, il focus soprattutto è sul 2026, impegnata in questa opera. Nello specifico, per Ravenna stiamo operando un grande progetto, appunto, di rinnovamento del deposito di Via dell'Industria, dove il cuore dei lavori è previsto per il 2026. L'avvio in

particolare, appunto, tra poche settimane, è pianificato per inizio marzo, in cui sostanzialmente andiamo, come raccontavo prima, ad installare tutte quelle che sono le colonnine di ricarica, diciamo per complessivi 24 punti di ricarica plug-in overnight per i nostri mezzi, andando poi ovviamente, a potenziare ed integrare tutta la rete elettrica con le cabine, tutte, diciamo, le infrastrutture necessarie. Allo stesso tempo opereremo una realizzazione di nuovi stalli autobus e pavimentazioni, per cui cogliamo l'occasione per fare sostanzialmente tutto un rinnovo di quello che è l'infrastruttura del deposito di Ravenna. E grazie anche alla proprietà Ravenna Holding, opereremo sempre nel 2026 anche un'operazione di rifacimento del tetto del deposito. Per cui sostanzialmente il 2026 è un anno centrale per Ravenna, perché oltre all'investimento dei mezzi che va a compimento, stiamo appunto operando tutto questo rinnovamento del deposito di Via dell'Industria. Per continuare sul percorso che la società, sta realizzando, ovviamente, uno degli elementi chiave, è quello commerciale, per cui andare ad introdurre nuove azioni e iniziative commerciali per attrarre nuova, diciamo, utenza. Su questo stiamo lavorando su più leve, vado veloce, stiamo ovviamente questo l'abbiamo già fatto nel '25, lo potenzieremo molto negli anni prossimi, incrementando tutti i canali di vendita. Oggi, per, come dire, un utente che desidera acquistare un biglietto, è impossibile non riuscire a farlo, perché lo puoi acquistare in tutti i modi. Lo puoi acquistare a bordo mezzo dagli autisti, lo puoi acquistare tramite carte di credito, lo puoi acquistare con WhatsApp, lo puoi acquistare nelle rivendite di Start piuttosto che nelle edicole, nelle tabaccherie o in altri canali, diciamo digitali. Per cui questa è una, è una leva chiave su cui insistere, quello di dare la possibilità più smart e più fruibile all'utenza di acquistare, diciamo i titoli di viaggio. Ovviamente altra leva importantissima su cui, abbiamo già fatto tanto ma vogliamo ancora far di più è quello del contrasto all'evasione tariffaria. Questo lo faremo, lo stiamo facendo intensificando quella che è l'esternalizzazione del servizio andando a potenziare le risorse verso i fornitori esterni che ci assolvono questo servizio, ma anche andando a rafforzare quello che è l'insieme delle nostre squadre interne, perché ad oggi abbiamo un mix tra, diciamo, attività di controlleria, cioè di verificatori esternalizzata a fornitori e squadre interne di Start Romagna, questo per avere una maggior capillarità possibile sul territorio. Ovviamente questo lo integreremo anche con delle campagne di comunicazione mirate. Opereremo tutta una serie di campagne di comunicazione legate a tutte le nostre iniziative commerciali, tra cui ovviamente importantissima quelle che sono legate alle sinergie con la rete turistica. Avete, immagino, visto anche recentemente la nuova iniziativa che abbiamo lanciato alla Fiera BIT sul turismo del progetto "A Spasso" in cui come Start e congiuntamente con "Visit Romagna" sostanzialmente andiamo a proporre tutta una serie, diciamo di iniziative, di esperienze sull'entroterra romagnolo. Per cui stiamo appunto andando a potenziare quella che è il mix di servizi anche di carattere commerciale che l'azienda offre. Elemento chiave, lo citavamo prima, quello della carenza autisti, da alcuni anni ci stiamo muovendo a 360 gradi con tutte le possibili iniziative legate alla nuova attrattività di personale autista. Ovviamente stiamo lavorando su quello che è l'incremento degli incentivi economici legati, diciamo, al personale, ovviamente sempre in un'ottica di maggiore produttività. Stiamo introducendo tutta una serie di iniziative legate alla cosiddetta retention per andare a limitare quelle che sono le uscite volontarie, quelle oltre, diciamo, quindi oltre ai, diciamo, pensionamenti. E stiamo anche lavorando su diverse iniziative legate all'incremento della produttività del personale presente. Per dare qualche numero, nel 2026 prevediamo complessivamente l'inserimento di nuovi 60 autisti. E diciamo, con il Consiglio di Amministrazione abbiamo recentemente approvato una politica con la quale prevediamo nei prossimi 4 anni di andare ad introdurre 240 nuovi autisti. Per cui la sfida è rilevante, ma diciamo come azienda stiamo spingendo su tutte le leve possibili per andare a colmare il gap degli organici. Dicevamo inizialmente, è una situazione complicata appunto per la carenza del personale autista, tuttavia il territorio Ravennate è quello che ha minor impatto, perché l'attuale organico su Ravenna è composto da 127 operatori che complessivamente con i part-time sono equivalenti a 124 full-time equivalent. Sul territorio di Ravenna il dimensionamento del personale risulta corretto, comprendendo anche quelli che sono i servizi, diciamo, che come mete andiamo poi ad esternalizzare vari vettori, come ad esempio quello che è il navetto mare. Abbiamo diverse iniziative legate comunque all'inserimento di nuovo personale anche su Ravenna nei prossimi anni per andare a colmare quelle che potrebbero essere le eventuali uscite anticipate. L'impatto comunque di questo tasso di copertura assolutamente coerente sul territorio ravennate si vede dall'affidabilità del servizio di start. Qui abbiamo portato giusto qualche indicatore molto rilevante. Nel 2025, su un totale complessivo di 210.000 corse programmate, le corse non effettuate sono, per ragioni ascrivibili all'azienda, sono state 242, quindi sostanzialmente uno 0,1% complessivo di corse che andiamo a programmare. Quindi assolutamente un dato molto rilevante che fa capire come, seppur in un contesto di complessità per la carenza di autisti nel territorio Ravennate, diciamo, la copertura e il servizio erogato da parte dell'azienda è assolutamente massimo. Un focus sul traghetto,

poi immagino dopo ci saranno anche occasioni per andare ad approfondire. Sostanzialmente, lo sapete, è previsto, l'inserimento di un nuovo traghetto elettrico; nel prossimo CdA di fine febbraio andremo, come CdA di Start Romagna ad approvare il nuovo bando per la realizzazione del traghetto elettrico, un traghetto che avrà una capacità stimata di circa 200 passeggeri e fino a un complessivo di 25 autovetture, per un investimento complessivo di circa 6 milioni di euro, finanziato in gran parte da contributi pubblici della Regione Emilia-Romagna, del Ministero delle Infrastrutture e in parte co-finanziato dall'azienda. L'entrata in funzione indicativamente è prevista per la fine del 2028. Allo stesso tempo poi magari qui chiedo anche ad Alessandra di integrare. Ovviamente sono, diciamo, previste agevolazioni tariffarie riservate a residenti dei territori di Casalborssetti, Marina Romea, Porto Corsini e Marina di Ravenna, che sono state introdotte dal Comune nel maggio 2021 e che ad oggi risultano già confermate per tutto il 2026. Poi non so, Alessandra, se vuoi entrare un attimo nel dettaglio.

Funzionaria Start Gotini Alessandra:

Sì, dunque fino a fine 2026 perché c'è un atto di Giunta che ha prorogato questa iniziativa appunto di agevolazioni per i residenti. Per cui noi, appunto, in attesa di altre indicazioni del Comune, comunque fino a fine anno procederemo con questa modalità. Qui vedete alcuni dati, ci sono alcune tipologie di titoli, diciamo, agevolati che hanno più successo rispetto ad altri. C'è un andamento abbastanza costante in questi anni di domanda di queste tipologie. Poi su questo non so se l'amministrazione vorrà puntualizzare, però ecco, noi abbiamo una gestione di questi abbonamenti. Ad oggi, insomma, risultano graditi, richiesti, e c'è una certa movimentazione.

Direttore Start Angelo Erbacci:

Ultimo tema assolutamente rilevante, anche per la cronaca degli ultimi giorni, è quello ovviamente della sicurezza, che è un elemento chiave, che ha anche degli impatti sulla qualità del servizio che andiamo ad erogare, anche ovviamente sulla capacità di attrattività di questo servizio, per l'utenza. Ovviamente questo è un tema per noi assolutamente rilevante su cui siamo quotidianamente impegnati. Ad ogni modo, diciamo, abbiamo tutta una serie di presidi pensati per incrementare quella che è la percezione reale sicurezza a bordo sia per gli utenti ma anche soprattutto per il nostro personale dipendente. Giusto per dare qualche elemento, tutti i nostri bus sono dotati di sistemi di videosorveglianza a bordo, quindi a tutela del personale e dei passeggeri ed è presente un collegamento costante con la centrale operativa che può coordinare e supportare l'autista garantendo la tempestività di intervento per la risoluzione di eventuali problematiche. Anche in questo caso, giusto per dare qualche elemento numerico, nel bacino di Ravenna nel 2025 non si sono registrati infortuni riconducibili ad aggressioni. Quindi questo, anche rispetto ad altri territori dove magari la criticità è più percepita. Per cui questo è assolutamente un tema rilevante su cui l'attenzione da parte dell'azienda non dovrà mai calare, ma ad oggi sostanzialmente la situazione è comunque presidiata e gestita.

Il Presidente:

Grazie. Io chiedo subito ai commissari se qualcuno vuole prendere la parola. Io prima avevo visto, tra le altre cose, che c'è il consigliere Ancisi, ma non ho capito se fosse una richiesta di... Ah, perfetto, prego consigliere.

Commissario Alvaro Ancisi (gruppo Ancisi – Lista per Ravenna):

Volevo chiedere un'informazione aggiuntiva a quelle che sono state prima fornite, che riguardano il percorso interno al centro storico, effettuato con i mezzi, i mezzi di Start Romagna, diciamo, chiamiamoli pesanti, tra virgolette. Il sindaco ha annunciato che, credo fra quest'anno, fra il 2026 e la prima parte del 2027, vado a memoria, verrà per l'ennesima volta ricostruita via Mariani. Dopodiché il sindaco ha detto che, non passeranno più mezzi pesanti di Start Romagna all'interno del centro storico attraverso il percorso incentrato su via Mariani e seguenti, Gordini, eccetera. Volevo chiedere: se Start Romagna ha ricevuto dal Comune o dall'Agenzia, o dite voi come, indicazioni su come riorganizzare il servizio in funzione di questa importante variazione da lungo tempo auspicata, da lista per Ravenna sicuramente, dai cittadini residenti in particolare, ma anche da altre forze politiche. Grazie.

Il Presidente:

Grazie consigliere. Io andrei un po' avanti con le domande e poi dopo facciamo un giro di risposte. Suppongo che di traghetto poi parleremo dopo, perché nelle slide ho visto che non è uscito molto. C'è la consigliera Verlicchi ora, prego.

Commissaria Veronica Verlicchi (gruppo La Pigna, città – forese – lidi):

Grazie. Volevo fare due domande, una in particolare su quella che è la dotazione, chiamiamola così, ad oggi dei mezzi in servizio per quanto riguarda il trasporto di persone disabili. In passato, insomma, ci sono state diverse segnalazioni negli anni passati, diverse segnalazioni di persone con difficoltà motorie gravi, che avevano difficoltà ad utilizzare i servizi di trasporto pubblico per via dell'annosa questione dell'utilizzo delle piattaforme elevatrici, sostanzialmente. Adesso probabilmente lei non c'era ancora, ma insomma, qualche anno fa me ne sono occupata perché mi arrivavano diverse segnalazioni. Quindi chiedevo, insomma, qual è la situazione ad oggi, oggi, oltre al discorso della dotazione dei mezzi, c'era all'epoca, quindi chiedo di aggiornarmi su questo, un problema anche di strutture per quanto riguarda le pensiline, che spesso non erano dal punto di vista proprio tecnico adeguate per l'utilizzo di queste piattaforme. E poi chiedo, cioè, non è una domanda provocatoria, è semplicemente una curiosità. Ieri ho letto un'agenzia di stampa che parlava di questa Agenzia Unica dell'Emilia-Romagna, del trasporto pubblico dell'Emilia-Romagna. Quindi chiedo, visto che ieri c'è stata questa riunione in Regione, ho letto però nell'agenzia non si davano informazioni particolari, se qualcuno mi può rispondere insomma, quali sono le intenzioni, visto che prima anche il Dottor Corsini accennava al discorso di un'eventuale nuova messa a bando o proroga del servizio. E' più una curiosità visto che oggi capitate proprio il giorno dopo la notizia, se sapete quali sono le intenzioni alla fine. Grazie.

Il Presidente:

Darei subito allora la parola per la risposta sia ad Ancisi, che risponde direttamente l'assessore Cameliani, essendo il primo ad avere fatto le domande, darei la parola a lui. Prego, Assessore.

Assessore Massimo Cameliani:

Buon pomeriggio. Ringrazio il Presidente di Start Romagna, il Dottor Corsini, che oggi è come ritornare a casa dopo tanti anni passati in Giunta qui e poi è anche stato Assessore regionale. Saluto anche il Direttore Erbacci e tutti i funzionari di Start e il dirigente comunale Guerrini. E ringrazio voi perché comunque è un modo per fare il punto sul trasporto pubblico e sull'attività posta in essere dalla nostra società Start Romagna. Rispondo alla domanda di Ancisi che sostanzialmente riguarda via Mariani, lo ha detto il sindaco, lo abbiamo detto anche noi diverse volte, il sottoscritto anche in Consiglio Comunale quando abbiamo analizzato i temi del centro storico e della viabilità. Sostanzialmente quindi l'amministrazione, come abbiamo detto, dopo 20 anni, l'ultimo intervento risale a 20 anni fa, che fu un intervento complessivo di riqualificazione della via Mariani, interverrà in alcuni tratti nella via Mariani, via Gordini. Lo farà nei tratti più ammalorati perché naturalmente le risorse necessarie per fare un intervento di manutenzione straordinaria per tutto il tratto non vi sono. E' chiaro che come abbiamo detto più volte, come ha riportato il sindaco, e questo si collega anche al tema della sosta che andremo a affrontare sempre qui in Consiglio, qui in Commissione consiliare fra pochi giorni, noi abbiamo chiesto come amministrazione comunale, quindi sia da parte politica ci siamo rivolti come Giunta, il sottoscritto, al Presidente, alla parte dirigenziale, sia anche il dirigente Guerrini, affinché naturalmente ci si organizzi, per quanto riguarda il trasporto pubblico, per il periodo di chiusura della strada del cantiere, con linee, diciamo, di passaggio del trasporto pubblico sia urbano che extra urbano in percorsi alternativi. Ma abbiamo anche chiesto a Start Romagna che una volta riqualificata la Via Mariani, che è altamente frequentata dagli autobus ma anche dagli 8.000 veicoli che hanno i permessi ancora in vigore legati alle auto ibride ed elettriche, di andare a studiare un piano in cui, una volta ripristinata e riaperta la strada dopo il cantiere, l'accesso a Via Mariani avvenga con mezzi di minore impatto, quindi più piccoli, e che vi passino solo le linee del trasporto pubblico locale urbane e per le linee, diciamo, extraurbane, si faccia un percorso alternativo. Questo naturalmente comporta uno studio e un tavolo di confronto che è già stato avviato tra l'Agenzia, come diceva Corsini, AMR, che è l'Agenzia della Mobilità, Start Romagna e la parte tecnica dell'Ufficio Viabilità e Mobilità del Comune di Ravenna, che devono dialogare. Chiaro che naturalmente è un percorso di studio importante, di analisi non facile, perché andare a, diciamo creare percorsi alternativi di linee considerando anche i tempi delle linee, eccetera, è un percorso complesso che, però, noi riteniamo a questo punto fondamentale per tutto quello che ci siamo detti, sia per quanto riguarda la manutenzione stradale, sia per quanto riguarda il tema dell'accesso al centro storico, e quindi sia degli utenti, dei privati, sia del trasporto pubblico. E quindi, diciamo, è chiaro che dobbiamo essere in un certo senso conseguenti; perché se andremo a limitare l'accesso al centro storico delle auto ibride elettriche, noi vorremmo limitarlo anche, il più possibile al trasporto pubblico, consentendo che ci sia l'accesso al centro storico per il trasporto pubblico solo per i mezzi più piccoli. E quindi ci siamo attivati in

questo senso, anche perché, bisogna arrivare al cantiere, insomma, preparati, di via Mariani. Ecco, questo è quello che mi sento di dire.

Il Presidente:

Grazie. Do la parola al Presidente Corsini e successivamente ho Ancisi che vuole intervenire di nuovo. Prego, Corsini.

Presidente Start Andrea Corsini:

Grazie. Allora, io risponderò a una delle 3 domande della consigliera Verlicchi, le altre 2 le lascerei al Direttore perché sono più di carattere tecnico, diciamo, che è quello non dell'Agenzia Unica ma della Società Unica, il comunicato che ha visto lei. In realtà, diciamo, qualche anno fa si era parlato anche di fare un'unica agenzia regionale, ma al momento mi sembra che questo tema sia stato dalla Regione per il momento derubricato. Invece il comunicato si riferisce a un percorso che la Regione ha attivato. Anch'io l'ho letto, diciamo, sulla stampa, perché noi non eravamo presenti all'incontro come agenzie, c'erano giustamente solo gli azionisti, quindi tutti i sindaci dei Comuni capoluogo della Regione, però conosco bene il tema perché da Assessore Regionale ai Trasporti e alla Mobilità, diciamo, me ne sono occupato per qualche anno. Diciamo, l'obiettivo, il progetto che io ritengo tuttora strategico, non è che ho cambiato idea perché adesso faccio un'altra cosa, sono tuttora, anzi, ancor di più convinto che sia fondamentale. Poi, come dire, si sopravvive anche senza, però se ragioniamo in un'ottica non solo di gare, future gare, ma anche di consolidamento, di rafforzamento, attraverso un'aggregazione di carattere industriale per avere una unica società regionale del trasporto pubblico locale, io penso che questa regione e i territori e le province di questa regione farebbero, diciamo, un'operazione molto importante dal punto di vista strategico, perché, se l'operazione dovesse andare avanti come io mi auspico, noi potremmo avere nel giro dei tempi tecnici, diciamo così, necessari per la costituzione di questa aggregazione, una società unica in grado di far fronte non solo alle gare, quindi presentarsi alle gare con le spalle più robuste per affrontare la concorrenza che ci sarà. Abbiamo visto quello che è successo in Toscana, dove, una società francese, francese, si è aggiudicata, appunto la gestione dei servizi di trasporto pubblico in tutta la regione. Poi non è detto che se viene uno straniero sia peggiore di uno del territorio, ovviamente. Ecco, questo è evidente. Il mercato è il mercato e la competizione è la competizione. Però ecco, io penso che un servizio pubblico, se è nelle mani, diciamo così, di una società pubblica, ci sono forse più garanzie per i cittadini, se non altro perché c'è una interlocuzione diretta fra gli azionisti che sono proprietari e, appunto, chi ha l'onore e l'onere di gestire le aziende pubbliche, in questo caso pro tempore il sottoscritto e il direttore generale Erbacci. Quindi questo processo di aggregazione, che era stato avviato, appunto, nella precedente legislatura con degli atti anche che erano stati assunti anche dal Comune di Ravenna, di indirizzo, sono stati ora ripresi dalla Regione. Certo, avete letto anche voi insomma, la stampa in questi giorni, soprattutto le cronache dei quotidiani emiliani. Ci sono un po' di resistenze, un po' di richieste ulteriori di chiarimento, legittime ovviamente, perché quando si fanno questi processi di aggregazione tutti i territori vogliono avere delle garanzie, rispetto al peso che avranno nella futura aggregazione. E soprattutto i sindaci chiedono una cosa molto semplice: quali sono, diciamo, gli effetti migliorativi per i cittadini che utilizzano il TPL facendo una società unica. E' evidente, no? Adesso non è oggi oggetto di discussione, però questo è, diciamo, il cuore del tema. E mi ha fatto piacere leggere appunto questa agenzia di stampa che fa seguito appunto a una riunione che c'è stata in Regione martedì con i sindaci, con gli assessori, non lo so, ecco, dei Comuni capoluogo di provincia con il presidente de Pascale e credo due assessori, che hanno rimesso in pista, diciamo, questo percorso, che avrà dei tempi non brevissimi. Io credo che, anzi, sono certo naturalmente che non potrà avvenire prima della fine di quest'anno, per ovvie ragioni, perché i processi di aggregazione hanno bisogno di tempi tecnici che non sono brevissimi, neanche troppo lunghi se c'è la volontà di farli. Però ci sono dei tempi che sono abbastanza incompressibili. Ci vuole piano industriale, poi gli atti dei consigli comunali. Insomma, non è un percorso che si fa in pochi mesi. E noi però abbiamo il tema delle proroghe, perché alla fine del 2026 scade il contratto di esercizio. Quindi a maggior ragione, se si va nella direzione di fare una società unica, servono le proroghe, ovviamente, perché questo ci consente di presentarci alla scadenza delle proroghe con la società unica già costituita. Quindi io questa volontà politica della Regione la leggo anche in funzione di una proroga biennale, triennale, adesso vedremo, si vedrà, sono le agenzie, diciamo, che hanno questo compito di richiedere e soprattutto di assegnare le proroghe, in funzione anche di lasciare il tempo necessario per costituire appunto la società unica. Non so se sono stato abbastanza chiaro, poi non so, direttore, per gli altri due punti. Grazie.

Il Presidente:

Prego, direttore.

Direttore Start Angelo Erbacci:

Sì, sul tema della disabilità, ovviamente la disabilità è un tema centrale su cui la società è impegnata e su cui, come dire, l'impegno non è mai abbastanza, bisogna sempre porre più attenzione ed enfasi, ovviamente. Due riferimenti tecnici. Il primo sui mezzi. Noi attualmente abbiamo la quasi totalità dei mezzi dotati di pedane accesso disabili. Do numeri proprio precisi. Abbiamo ad oggi il 99,13%, quindi 115 mezzi su 116. Quindi tutti possiamo dire che tutti i nostri mezzi sono sostanzialmente oggi attrezzati per, far salire a bordo gli utenti disabili. E su questo è importante anche rimarcare lo sforzo che si è fatto negli ultimi anni. Nel 2020 eravamo sotto l'80%, quindi insomma è stato anche un impegno importante da parte della società. L'altro aspetto a cui ovviamente faceva riferimento lei è centrale, è quello degli impianti. Gli impianti, quindi le pensiline, le fermate, giusto? E' importante anche specificare che queste sostanzialmente, noi non le gestiamo ma le riceviamo come un punto, diciamo, della nostra rete su cui far passare gli autobus. Sostanzialmente sono, in questo caso mi sembra ibrido, un po' in gestione da parte della società patrimoniale, un po' da parte dell'Agenzia AMR. Sul territorio che cosa è stato fatto? Dal mio punto di vista in maniera molto virtuosa da parte della società e del Comune sono stati, diciamo, individuati di concerto con il Comune tutti quegli impianti che sono abilitati, che sono oltre un centinaio, cioè quegli impianti hanno gli elementi, requisiti tecnici adeguati alla salita e discesa da parte degli utenti attraverso, diciamo, le pedane. Per cui noi ovviamente ci muoviamo diciamo, sulla base di questi elementi che ci vengono comunicati da parte dell'Agenzia per il tramite del Comune, su cui, diciamo, eseguire il servizio. Per cui, ovviamente, da parte nostra c'è la volontà di integrarlo e renderlo il più possibile, diciamo, integrale, capillare possibile. Su questo lavoriamo di concerto con Agenzia e Comune. *(la commissaria Verlicchi interloquisce fuori microfono)* Allora, adesso il dato non ce l'ho. Ad ogni modo è presente l'informazione, c'è una parte dedicata del nostro sito che si chiama "Start per Tutti" su cui sostanzialmente sono tutte requisite. Esatto, questo così mi ha fatto ricordare l'altro aspetto importante. Un altro aspetto centrale per gli utenti in generale, tanto più per gli utenti disabili, è quello dell'informazione. L'informazione sul nostro sito è costante, sui mezzi piuttosto che, anche appunto sugli impianti. E ad ogni modo noi abbiamo anche un call center che è costantemente attivo e che è dedicato e che molti utenti, anche in questo caso disabili, proattivamente, giustamente utilizzano anticipando le loro esigenze, così che come, come dire, la società cercare di andare incontro il più possibile alle loro necessità.

Il Presidente:

Grazie al direttore. Io ho Alvaro Ancisi di nuovo e poi Nicola Grandi. Vediamo se Ancisi riesce a prendere la parola. Ah, poi c'è anche Spadoni che me l'aveva chiesta prima. Ancisi, ce la facciamo? Ancisi, prova. No, vediamo un attimo. Prova a parlare. Vabbè, allora do la parola a Grandi e nel frattempo proviamo a lavorare su Ancisi. Nicola Grandi, prego.

Commissario Nicola Grandi (gruppo FDI):

Grazie. Buonasera a tutti e ben trovati o ritrovati. 3 questioni. Allora, a me, anche per lavoro capita di toccare con mano quotidianamente quella che è l'esperienza su aziende pubbliche o anche private della carenza di personale, quindi condivido per esperienza, che sia una delle maggiori criticità. Ho sentito però da parte di diverse entità mettere in atto parecchie attività. Ecco, in questo senso non ho ben capito, mi sembra che sia stato un po' rimandato il discorso, non ho ben capito che cosa si stia facendo, perché questo rischia veramente di essere il problema principale di aziende pubbliche e private per il futuro. Questa è una domanda. Faccio una valutazione che avrei dovuto fare prima, rispetto alle chiacchiere, più o meno chiacchiere che si sentono, che riguardano le fusioni di aziende, la creazione di un'azienda pubblica. Io mi permetto di dire che il progetto di fondere più aziende di trasporto non è che finora mi pare abbia dato grandi soddisfazioni, grandi prove di efficienza. Quindi è un esito che ovviamente non dipende certamente da me, probabilmente molto poco da chi è presente in quest'aula in questo momento. Però insomma mi sento di esprimere qualche perplessità e, di dire, che dissento parzialmente dalle valutazioni fatte dal Dottor Corsini per il fatto che poi il pubblico presente non sempre è un vantaggio. Ma questa è così una riflessione che condivido e che non ha un valore reale, è la mia posizione. Un'altra domanda molto semplice: le verifiche sulla customer satisfaction che vengono fatte dall'azienda di mobilità, su che base

vengono fatte? Come vengono realizzate? Quali sono, se le avete, se no ce li fate avere, i risultati specifici sulla nostra area, se ci sono sull'area Comune di Ravenna, perché alla fine è quella che a noi interessa. E la terza domanda: quali sono invece gli importi che, sempre insistono sull'area del Comune di Ravenna, che sono stati addebitati a titolo di sanzioni, non so bene come si chiamano, per disservizi, che poi, diciamo, Start deve restituire alla Gestione di Mobilità. Mi pare che su questo la zona nostra del Comune di Ravenna, da quello che ho potuto verificare, sia in qualche modo in realtà un'eccellenza rispetto a ciò che accade intorno. Però volevo capire, ecco, anche su questo, se ci sono aree di miglioramento, se c'è stata una riflessione e se ci sono anche dei dati numerici che riguardino noi, perché adesso stiamo parlando di noi e quindi credo sia, se è possibile, giusto contestualizzarli, ecco. Sul traghetto anticipo una riflessione. Io credo che, l'intervento sulla linea 80 sia un intervento assolutamente inconsistente come effetto e di pura facciata. Ho visto che essendo un intervento che è costato, insomma, relativamente poco, è stato messo in atto immediatamente. Mi auguro che il traghetto non sia invece una delle, come si dice, dei sogni che rimangono nel cassetto, che ho paura che rimanga tale insieme alla Via Mariani, per la quale non ho capito se sia arrivata una risposta alla sollecitazione del collega Ancisi. Perché se è vero, come immagino che sia vero, non credo che il sindaco dica delle bugie, semmai promette cose che poi non riesce a mantenere, ecco, e non sono bugie quindi; ma se è vero come è vero che c'è questo progetto, bisognerà che si cominci a dotarsi di mezzi che poi siano adatti a porre in atto, credo, no? Quindi se lì dovranno passare solo mezzi elettrici piccoli, bisognerà capire a che punto siamo con la dotazione di mezzi elettrici piccoli. Poi magari siamo molto avanti, e io non lo so, e quindi mi sta bene. Però, insomma, credo sia una riflessione da fare. Grazie.

Il Presidente:

Ringrazio il consigliere Grandi. E in attesa di vedere se il consigliere Ancisi riesce a prendere la parola, vediamo un po'. Ancisi, provi a parlare? Non ce la si fa. La do al consigliere Spadoni, e poi faccio rispondere. Prego, consigliere Spadoni.

Commissario Gianfranco Spadoni (gruppo Lista per Ravenna, Lega, Pdf):

Grazie. Grazie presidente. Buonasera a tutti i partecipanti presenti nella sala consiliare. Io riprendo forse argomenti che sono già stati trattati, per i quali peraltro abbiamo anche ricevuto qualche impegno, e parto soprattutto dall'aspetto che mi sta molto a cuore, che è quello della carenza di autisti. Carenza che in determinati periodi, ha creato problemi seri di servizi, corse addirittura sospese, forse anche un sovraccarico per le risorse interne. Insomma, sono sobbarcate anche forse turni, per sopperire appunto a queste lacune. Ecco, io chiederei un impegno, quali strategie appunto sono in vista, in parte è già stato detto, mi pare che ci sia un impegno di Start, diceva il Presidente... adesso mi sfugge il cognome, ex assessore regionale, che c'è questo impegno di Start a cominciare dall'anno in corso, nel reperimento, appunto, di nuove risorse. Peraltro il sindacato riferiva che per arrivare anche a rendere un pochino più attrattivo questa professione, che pare che sia un problema, è stato detto prima, di carattere, europeo se non nazionale, e il sindacato, non ricordo quale, Ravennate, si riferiva a possibili incentivi o sistemi incentivanti, e anche interventi sulla formazione dei nuovi assunti, proprio per cercare invogliare verso questa professione. Una domanda così, che forse riguarda più il nostro assessore, però insomma la faccio a tutti. Vorrei conoscere anche i risultati della sperimentazione dell'autobus gratuito numero 80 Esp-centro Storico, che io naturalmente ho apprezzato molto, però sin dall'inizio ho lamentato il fatto che poco pubblicizzato, tant'è che, insomma, non è sempre utilizzato dai cittadini. Insomma, vorrei conoscere un po' i risultati e conoscere anche se ci sono strategie comunicative proprio per invogliare l'utenza a lasciare nel parcheggio dell'ESP l'auto per poter andare in centro. Da ultimo poi, il problema che è stato anche accennato da tutti i colleghi che mi hanno preceduto, il problema serio, che definisco tale, riguardante il transito di autobus di grande dimensione nel centro storico. Ecco, io vi chiedo se ci sono pro progetti di investimento sui minibus, che sono certamente più agevoli soprattutto per i centri storici e oltretutto assicurerebbero una maggior sostenibilità ambientale. Ecco, forse è già stato detto, ma chiederei una risposta anche in questo senso. Grazie.

Il Presidente:

Ringrazio il consigliere Spadoni. Vediamo se Ancisi riesce a parlare. Prego, Ancisi.

Commissario Alvaro Ancisi (gruppo Ancisi – Lista per Ravenna):

Il Presidente ha accennato alla sottovalutazione del fondo nazionale, dovuto al sistema da parte del Governo. Vorrei chiedere: da quando negli anni? Cioè se è un taglio o una sottovalutazione di questi ultimi anni, questo Governo, o se, questo, è una sottovalutazione più cronica?

Il Presidente:

Grazie consigliere Ancisi. Io poi ho Verlicchi e Beccari, ma farei rispondere ai relatori. Volevo solo completare una domanda fatta dal consigliere Spadoni, relativamente alla linea 80, così date una risposta completa, e cioè se esista e quale sia il metodo per verificare il successo dell'operazione, cioè come vengano contati i Ravennati che salgono gratuitamente a piedi sulla linea 80 in andata e in uscita, eccetera. Perché, l'unico modo di valutare se una cosa funziona è sapere in quanti la usano. Grazie. Prego.

Presidente Start Andrea Corsini:

Rispondo a qualche domanda, poi facciamo magari come prima, ci alterniamo a seconda appunto delle risposte che proviamo a dare. Allora, parto dall'ultima richiesta, sollecitazione del consigliere Ancisi, che saluto calorosamente, siamo stati...

Commissario Alvaro Ancisi (gruppo Ancisi – Lista per Ravenna):

Ricambio. Finché riusciamo a vederci in forma, io sono contento. Guardandoti mi sembra che tu ti mantenga anche giovane.

Il Presidente:

Che momento bellissimo per chi ci sta guardando online.

Presidente Start Andrea Corsini:

Diciamo che facciamo del nostro meglio.

Il Presidente:

Poi magari vi sentite. Prego Presidente.

Presidente Start Andrea Corsini:

Allora, sul Fondo Nazionale dei Trasporti, diciamo che negli ultimi anni non c'è stato nessun Governo, ecco, che abbia fatto, meglio di quello che l'ha preceduto o peggio di quello che l'ha preceduto. Cioè in generale, c'è stata una sottovalutazione, diciamo così, del Fondo Nazionale dei Trasporti, che, diciamo, non è stato adeguato all'aumento dell'inflazione, all'aumento dei costi energetici, insomma, all'aumento complessivo delle spese di gestione di società che si occupano appunto di trasporto e, soprattutto, perché sono molto energivore, come è noto. Adesso stiamo cercando di renderle meno energivore il più possibile, però insomma i costi energetici sono veramente significativi, quindi non è un tema di colore politico di un Governo o dell'altro. Complessivamente, poi dopo possiamo andare a vedere chi ha fatto di più, però insomma complessivamente diciamo c'è stata questo sotto sottofinanziamento, diciamo così. Tranne il periodo del COVID, ma lì eravamo in una situazione completamente straordinaria che speriamo naturalmente non si ripeta più. E ancora oggi, mancano ancora un po' di quelle risorse che erano state stanziare appunto durante il COVID. Perché? Perché durante il COVID, per garantire la mobilità delle persone, in particolare delle scuole, se vi ricordate, c'erano le regole del distanziamento sociale anche a bordo dei mezzi e dei treni. E quindi per poter trasportare, gli studenti, quando ovviamente era possibile andare a scuola e non c'era più la DAD, negli istituti scolastici, lo stesso numero di studenti abbiamo dovuto reperire con uno sforzo straordinario, andando, diciamo, a raschiare il fondo del barile mezzi ovunque. E naturalmente i mezzi hanno dei costi, quindi in quel caso diciamo, i Governi hanno sostenuto questo sforzo, che ha coperto in parte i mancati ricavi da parte delle aziende pubbliche. Ancora oggi, diciamo, abbiamo ancora qualche strascico, diciamo così, di quelle risorse che erano state inserite in qualche decreto, che ancora non sono state completamente, erogate alle aziende. Ecco, però c'è il tema del sottofinanziamento, un tema che investe ha investito in questi anni tutti i Governi. Per quanto riguarda invece la carenza di autisti, che è un tema che ricorre, diciamo, è ricorso spesso negli interventi dei consiglieri, allora, dopo il direttore generale, dopo mettere in fila tutti

gli strumenti che abbiamo e che stiamo attivando, diciamo che questo Consiglio di Amministrazione ha deciso di fare uno sforzo ulteriore, cioè di mettere in campo tutto quello che è possibile fare per sopperire a questa criticità, sapendo che è molto complicato, che altrimenti sarebbe stato già risolto il problema. E guardate, non è un tema di, stipendi degli autisti. Io sto provando anche a modificare la narrazione che c'è, che qualche organizzazione sindacale, diciamo, fa in maniera legittima, naturalmente, per portare acqua al proprio mulino. Però le informazioni vanno date in maniera corretta, corretta. Gli stipendi degli autisti sono degli stipendi dignitosi, anzi più che dignitosi. Se volete vi do anche qualche numero. E poi è chiaro che chi viene da fuori ha anche il problema della casa, ovviamente. Però ecco, lo stipendio anche per un neoassunto è uno stipendio di tutto rispetto. Certo, oggi, come dire, con il costo della vita che è aumentato in maniera, esponenziale, anche stipendi dignitosi rischiano di far finire quelle persone nella griglia di povertà, se poi hanno mutui, hanno più figli a carico. Però lo stipendio in sé è uno stipendio più che dignitoso. Il problema è che questo lavoro non è più attrattivo come una volta. Io ricordo quando facevo l'assessore qui in Comune Ravenna, che avevo anche la delega alla mobilità, cioè quel lavoro era molto gettonato, diciamo, cioè c'era un problema contrario, ecco, nel senso che c'erano molte richieste. E Start non c'era ancora, c'erano le singole aziende municipalizzate. C'erano molte richieste di assunzioni, ma, come dire, era più l'offerta della domanda. Ecco, non so come dire. Oggi è il contrario. Poi le cause sono, ripeto, molteplici e andrebbero affrontate in maniera - e lo stiamo facendo - molto scientifica quasi. Il turnover, purtroppo, ci porta una rappresentazione che ci vede appunto un po' sotto, ecco, rispetto alle nostre esigenze, anche se abbiamo fatto dei passi in avanti. Adesso noi stiamo assumendo in maniera anche abbastanza importante, gli strumenti, come vi dicevo, li illustrerà il direttore. Io ne cito solo uno, cioè recentemente il Consiglio di Amministrazione ha approvato un bando per individuare un'agenzia interinale che dovrà occuparsi di fare recruiting, come si dice in termini anglosassoni, cioè fare appunto una ricerca di persone che naturalmente devono avere i requisiti, a partire dal codice penale, dalla fedina penale, dal casellario giudiziale, e poi dopo noi li formiamo, gli diamo anche un contributo per l'acquisizione della patente, che ha un costo, e tutta un'altra serie, diciamo, di misure che poi, come dicevo, il direttore potrà spiegarvi meglio. Quindi è un problema molto serio. Perché? Perché impatta direttamente sulla qualità del servizio. Ora, fortunatamente per Ravenna, Ravenna, come diceva prima, mi sembra, il consigliere Grandi, ha disservizi molto, molto limitati. Molto, molto limitati, 0 virgola.... cioè ci sono delle percentuali veramente di servizi che saltano, di corse che saltano per la carenza di autisti. Purtroppo non è così in altri territori, in particolare a Rimini, cioè mentre Cesena e Forlì sono gestibili, a Rimini purtroppo la mancanza di autisti e anche, diciamo, altre cause portano a un assenteismo molto alto che provoca in alcuni casi decine e decine di corse che saltano quotidianamente. Poi noi ovviamente cerchiamo di lavorare per, evitare, diciamo così, che le corse saltino nei cosiddetti orari di punta, che sono quelli, diciamo, in cui si portano i, i ragazzi a scuola e si riportano poi a casa, con dei riverberi però poi, diciamo, nell'arco della giornata. Quindi è un tema che ovviamente per noi è dirimente, fondamentale, perché avere meno disservizi alza anche la credibilità, alza anche la qualità dell'offerta, alza anche la percezione che i cittadini, gli utenti hanno rispetto al servizio e magari, che è quello che noi ci auspichiamo, ci consente anche di aumentare il numero di utenti che utilizzano l'autobus per spostarsi da una città all'altra o da un quartiere all'altro. Quindi su questo gli sforzi sono straordinari da parte nostra. Sul tema invece che ha ripreso mi sembra anche qui il consigliere Grandi, sulle fusioni di aziende, io a differenza del consigliere non sono perplesso, sono assolutamente convinto che, l'azienda unica sia un'operazione di grande strategia, ma non perché dal giorno dopo ci sono più corse o ci sono più autisti, perché quei problemi rimangono e dipendono appunto dalle risorse economiche e dalla possibilità di reperire personale disponibile a fare questo mestiere, ma perché avere un'azienda unica consente innanzitutto di fare delle politiche industriali e di fare soprattutto molti in più investimenti di quelli che oggi le singole aziende sono in grado di fare. Oggi abbiamo solo, diciamo, TPer che è in grado di fare investimenti, diciamo, particolarmente significativi. Li facciamo anche noi, come diceva prima il direttore, ma meno di quelli che servirebbero. Non so come dire, ecco. Perché naturalmente Start - e chiudo su questo - è un'azienda che fornisce un servizio pubblico, ma è un'azienda. Quindi le aziende devono fornire i servizi, sono nate per quello, nel rispetto e nella compatibilità dei conti, dei numeri. Noi dobbiamo chiudere il bilancio in pareggio, non in perdita. Lo abbiamo sempre fatto, ovviamente cercheremo di farlo anche nei prossimi anni, però dobbiamo aver chiaro che l'erogazione del servizio deve andare di pari passo con l'equilibrio dei conti. Fare la società unica ci consentirebbe, ad esempio, di accedere al mercato azionario, o obbligazionario, e quindi di avere anche dalle banche, ad esempio, degli affidamenti superiori per fare quegli investimenti che riguardano la transizione ecologica e la transizione digitale, che è un altro tema sul quale le aziende del trasporto pubblico sono molto impegnate perché è

intimamente connesso alla attrattività del trasporto pubblico locale. Sulle altre cose direi che lasciamo intervenire il direttore.

Direttore Start Angelo Erbacci:

Per dare qualche elemento tecnico. Allora, sul tema del recruiting lo raccontavo un po' prima, entro maggiormente nel dettaglio, siamo impegnati su tutta una serie di iniziative. Il primo a cui faceva riferimento il Presidente è quello di fornire dei percorsi di formazione. Su questo mi sembra ci fosse anche proprio una domanda specifica. Noi su questo abbiamo due canali, le cosiddette academy. Un'academy interna, cioè quindi un percorso di formazione fatto all'interno di Start da parte del nostro personale che forma persone interessate ad essere assunte ma non in possesso delle patenti. Quindi noi gli facciamo il percorso di formazione e rimborsiamo parzialmente, ma sostanzialmente in gran parte, il costo di conseguimento delle patenti che, diciamo, per chi non lo sa sono diverse migliaia di euro per la patente D CQC persone e la patente F nel caso di Rimini che è la filoviaria per le filobus piuttosto che il metromare. A questo si aggiunge l'academy esterna, quindi lo stesso percorso ma rivolto a persone disoccupate, fatto da fornitori interni. Quel riferimento, diciamo, che a cui faceva accenno prima il Presidente, di Società Interinali, per il quale abbiamo recentemente avviato questa iniziativa per trovare un nuovo fornitore che nei prossimi 4 anni ci aspettiamo possa portare 249 assunzioni. E a questo si aggiungono tutte le iniziative di cosiddetto reclutamento continuo, quindi la possibilità sia da parte dell'azienda di assumere al momento persone, come dire, che vengono segnalate o interessate, si autosegnalano all'azienda, piuttosto che periodicamente, usciamo con delle normalissime tradizionali selezioni pubbliche a cui purtroppo, a differenza degli anni passati, ormai diciamo sono interessati in poche persone. Abbiamo introdotto recentemente una progettualità, partita così come idea banale, ma che poi ha avuto dei riscontri molto positivi, in cui sostanzialmente andiamo a riconoscere ai nostri dipendenti delle premialità economiche di alcune migliaia di euro quando questi ci segnalano delle persone interessate ad essere assunte già in possesso delle patenti. Quindi il progetto si chiama "Porta su un amico", e questo abbiamo visto che effettivamente il cosiddetto passaparola funziona. Abbiamo diverse iniziative di retention assolutamente positive con cui cerchiamo, laddove possibile, di ritardare, d'accordo col dipendente, l'eventuale data di pensionamento, perché appunto trattenere la forza lavoro il più possibile. Abbiamo messo in atto, questo anche grazie agli accordi con le sigle sindacali, diversi incentivi legati alla maggior presenza per incrementare, come dire, le ore, la produttività da parte del personale dipendente. Questo soprattutto legandolo al premio di risultato che siamo andati ad incrementare del 20% rispetto all'anno scorso. Quindi nel contesto economico e finanziario complesso comunque stiamo facendo tutta una serie di sforzi. Concordo col Presidente, la leva economica non è quella principale, ma comunque negli ultimi anni abbiamo messo, diciamo, anche su questo caso grazie ad accordi fatti anche coi sindacati, diverse risorse, giusto per dare i riferimenti economici a cui accennava prima il Presidente. Per un parametro 140, che è un nuovo assunto, quindi persona senza esperienza, sostanzialmente lo stipendio medio è di circa 1.700 euro al mese su 14 mensilità, per cui, come diceva, assolutamente più che dignitoso, che sale fino ai 2.000 euro per persone con un po' più di esperienza. Per cui, per un entry level, partire da 1.700 euro per 36 ore a settimana è assolutamente, rilevante. Quello che notiamo è che, come in altri settori, contesti, c'è una criticità, rispetto ad anni passati, sul lavoro a turni. Questo non piace, non piace lavorare i weekend. Questo è quello che stiamo, come dire, riscontrando. Per aggiungere qualche altro elemento tecnico sulle altre domande, viene fatta sì un'analisi di customer satisfaction, non viene fatta da noi perché sarebbe autoreferenziale, ma viene fatta dall'agenzia AMR, quindi da un soggetto terzo che a sua volta si avvale di un fornitore. In questo caso il fornitore che ha utilizzato negli ultimi anni è lo stesso fornitore delle Ferrovie Italiane, quindi un fornitore assolutamente di rilievo. La nostra azienda ha dei voti assolutamente dignitosi, ci attestiamo tra dei voti negli diversi territori tra il 7 e l'8, che sono assolutamente elevati per un settore come il nostro. Il tema delle penali, lo citava prima il Presidente, i numeri sulle corse perse che sono certificati sono quelli che ho citato prima, che posso ri-citare, di uno 0,11%, quindi su oltre 210.000 corse quelle saltate sono poco più di 240. Forse il dato delle penali può, colpire, può essere attenzionato perché è riferito a Mete, quindi al Consorzio Mete, che comprende anche tutti i vettori privati, quindi oltre, a Start tutti gli altri vettori privati che operano sul territorio e quindi su quel complessivo di penali, diciamo, erogate sono, veramente residuali quelle relative a Start Romagna. Ultima specifica tecnica sul tema della linea 80, sì, viene fatto costantemente un monitoraggio, diciamo, dei volumi di persone. Noi su questo utilizziamo dei sistemi multipli, abbiamo un sistema, automatico di conteggio dei passeggeri che tuttavia, andiamo costantemente ad integrare con delle rilevazioni sul campo. Ma questo è importante precisarlo, in verità quello che si chiama verifica dei carichi, lo facciamo per la linea 80, ma lo facciamo

per tutte le linee. Cioè noi costantemente ogni giorno andiamo a verificare sul territorio l'eventuale servizio, andiamo di giorno in giorno a rimodularlo finanche ad arrivare all'esigenza della singola scuola che organizza una gita per cui sappiamo in anticipo che hanno bisogno di mettere un mezzo con 20-30 persone di capienza in più. Quindi questo è un qualcosa che costantemente facciamo e da qui abbiamo anche eventualmente tutti i monitoraggi col Comune di tutte le varie linee che serviamo.

Il Presidente:

Grazie direttore. Se le risposte agli interventi precedenti sono state fornite tutte, io darei la parola a Verlicchi, poi Beccari, poi Moretti. Prego, Verlicchi.

Commissaria Veronica Verlicchi (gruppo La Pigna, città – forese – lidi):

Grazie, sarò molto veloce anche perché sia il Presidente che il Direttore hanno anticipato alcuni punti che avrei voluto portare in discussione. Partendo dal concetto che il Presidente Corsini ha enunciato, ovvero che non è tanto la leva economica, parliamo del personale, ad essere il punto nevralgico della difficoltà a reperire appunto autisti per i servizi; ci sono varie misure che ci avete raccontato, che state mettendo in campo per cercare di essere più attrattivi dal punto di vista di candidati, quindi che possono andare a svolgere il ruolo di autisti. Uno di questi punti, una di queste domande che avrei posto verteva proprio sulla questione del costo del conseguimento della patente, del CQC, che insomma sono molto elevati. Guardavo tra i 4.000 e 6.000 euro, quindi ovviamente questo può essere un deterrente per chi si affaccia sul mondo del lavoro, sul mondo del lavoro, e vuole magari intraprendere questa professione. E leggevo di esempi di altre aziende che, appunto, contribuiscono al costo del conseguimento di queste patenti e certificazioni. Ci ha detto prima il direttore Bacci che anche Start Romagna lo fa. Quindi, appunto, come dicevo, mi ha anticipato, mi ha anticipato anche sui corsi, sulla formazione, perché ha parlato appunto anche dei percorsi di Academy che sono all'interno di Start Romagna. Mi rimangono, diciamo, un paio di suggerimenti. Poi non so, magari vengono già, utilizzati da parte vostra. Però, sempre guardando altri esempi di altre aziende in giro sul territorio nazionale, cosa che voi farete in maniera sicuramente molto più completa di quanto possa aver fatto io oggi, leggevo che alcune, ad esempio, danno bonus d'ingresso per i nuovi assunti, contributi per gli affitti, perché spesso appunto sono lavoratori che arrivano da altre zone. Noi sappiamo avere - poi con l'assessore Cameliani e non solo, ne parliamo quasi quotidianamente - ovviamente un problema molto grande, come tante altre città italiane, di affitti, di caro affitti e di carenza di affitti. Quindi magari il sostegno da parte dell'azienda, insomma, su un bonus o comunque su alloggi convenzionati che possano quindi così attirare anche persone, lavoratori che vengono al di fuori della nostra città e soprattutto della nostra provincia. E, uno dei problemi, diciamo che - poi mi correggerete se sbaglio - porta a rendere meno attrattiva questa professione, tra i tanti, insomma, lo diceva prima anche Corsini, insomma, una volta, mi ricordo anch'io, una volta essere un autista di autobus era insomma era molto ambito. Oggi invece c'è una grande difficoltà, c'è una grande difficoltà anche per problemi di sicurezza. Dicevate prima, utilizziamo già delle soluzioni all'interno dei nostri autobus per cercare di garantire la sicurezza agli autisti e anche ovviamente passeggeri. Diceva prima il direttore che nell'anno appena concluso, insomma, non ci sono stati episodi, per fortuna, di aggressioni agli autisti. E' anche vero, però, visto che avevamo parlato della linea 80, da quello che mi viene detto, la linea 80 è una di quelle un pochino più esposte da questo punto di vista, come altre. Noi abbiamo - e qui vi faccio una domanda un po' scomoda - più volte chiesto all'amministrazione comunale che, insomma, si facesse un accordo con Start Romagna per poter utilizzare gli Agenti di Polizia Locale in Borghese sulle tratte più esposte, più pericolose. C'è sempre stato risposto dall'amministrazione di no. E secondo voi, - questa è la domanda scomoda - può essere una soluzione che insieme alle altre va a comporre un mosaico di interventi che possono essere utili a garantire sicurezza? Avete altre idee? Avete altri progetti in itinere o comunque in fase embrionale, diciamo, che vorrete poi portare a compimento per garantire anche l'aspetto sicurezza degli autisti? Grazie.

Il Presidente:

Grazie, consigliera Verlicchi. Do la parola alla consigliera Beccari che l'ha richiesta. Prego.

Commissaria Stefania Beccari (gruppo PD):

La consigliera Verlicchi in realtà ha anticipato alcune, nell'ultimo suo intervento, alcune domande che avevo già pensato anch'io di fare. Aggiungo alle sue, semplicemente una curiosità a questo punto, proprio riferimento al

fatto della carenza di personale, la difficoltà di reperire personale da impiegare appunto nei mezzi di trasporto. Mi chiedevo qual era la percentuale dei nuovi assunti con contratto a tempo indeterminato rispetto a quelli di apprendistato o a tempo determinato. Cioè, se c'è una prospettiva per cui loro magari siano allettati, quindi vengono assunti a tempo indeterminato, possono costruirsi, progettare un futuro e quindi eventualmente anche affrontare tutta una serie di spese che sono collaterali alla permanenza in servizio nel nostro territorio. Oppure se, sono di più quelli a tempo determinato, per cui è anche meno allettante, insomma, candidarsi e partecipare, investire sulla propria formazione in questa direzione. Questa era la mia domanda. Poi ne avevo un'altra, però riferita al traghetto di Porto Corsini. Ho sentito che, è in progetto, quindi in approvazione, un nuovo bando per la realizzazione di un traghetto elettrico e che sarà possibile, e ci auguriamo tutti che lo sia, entro il 2028. Attualmente, però, chiedo quali sono eventualmente le iniziative che è stato pensato di attivare, se è possibile attivare appunto delle strategie per accorciare, per esempio, i tempi di attesa, ovviamente senza il traffico navale, ovviamente. Che molto spesso capita ai residenti, ai lavoratori di rimanere in attesa a lungo per l'attraversamento senza che magari siano in arrivo navi o altre situazioni simili. E questo insomma sarebbe un bel segnale anche per la popolazione che ha necessità di questo servizio. E quindi è per noi tutto prezioso. Grazie.

Il Presidente:

Consigliere Beccari, le chiederei questo, sulla sua ultima domanda, poiché nella loro relazione, nel primo punto all'ordine del giorno di oggi, i rappresentanti di Start Romagna sul traghetto non hanno ancora espresso, come dire, appunto, una relazione, magari la considererei la prima domanda del secondo punto all'ordine del giorno, quando arriveremo alla mozione della consigliera Verlicchi, se per lei non è un problema, perché così separiamo un attimo...

Commissaria Stefania Beccari (gruppo PD):

Grazie, va benissimo.

Il Presidente:

Grazie e mi scusi. Prego, consigliere Moretti.

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI)

Grazie Presidente, buon pomeriggio a tutti quanti. Ma, la mia domanda è molto semplice, prendo spunto da quanto, accennava prima il direttore Erbacci. Poi mi riservo di fare eventualmente delle riflessioni in base alla risposta. Parlava di indici di carico, delle rilevazioni che fate degli indici di carico, se ho capito bene, che io potrei anche chiamare le percentuali, quindi di utilizzo o sulla capienza di questi autobus. Ho capito che voi le fate quotidianamente su alcune tratte proprio in loco, e poi avete anche degli strumenti, diciamo, di conteggio elettronico, diciamo, chiamiamo così. Abbiamo una percentuale sul territorio di Ravenna, sulla base delle 210.000 corse, che sono state effettuate nell'anno 2025, queste corse quanto sono state piene, scusate il brutto italiano, quanti utenti abbiamo avuto in base a quelle che appunto era la capienza? E se lo stesso dato eventualmente ce l'avete anche, come dire, revisionato al netto, quindi togliendo quelle che sono le corse che, riguardano, gli studenti in particolare, e quindi le tratte che riguardano il tragitto casa-scuola, scuola-casa degli studenti, che naturalmente quelle immagino ma si vede anche visivamente se uno gira e le vede, visivamente vede che molto spesso sono corse piene. Perché questa domanda ma magari è una percezione mia io, mi pare di vedere molto spesso vedo gli autobus vuoti. Lo dico in maniera molto... adesso io ho un ambito molto limitato, diciamo, qua sul centro città, quindi per carità non voglio dare un dato fuorviante che riguarda tutto il territorio del Comune di Ravenna, che come sappiamo è molto, molto esteso. Però se guardo soprattutto in particolari orari nel centro città e quindi anche la linea 80, che se ne parlava prima, comunque quelli che girano qua intorno, io ho sempre la percezione che questi autobus siano vuoti. Però magari prima aspetto la risposta, se c'è, e poi dopo, mi riservo di fare un'ulteriore riflessione. Grazie.

Il Presidente:

Grazie, Consigliere Moretti. Io, sulla falsa riga della sua domanda chiedo una specifica ulteriore al direttore, perché non mi è chiara una cosa. Mi prenda proprio come uno che viene dalla strada. Allora, se il cittadino sale gratuitamente sulla linea 80 e non paga il biglietto e non lo timbra, mi può spiegare proprio dal punto di vista

tecnico come lo contate? C'è una telecamera? C'è un essere umano con il contapersone come facevamo per la tomba di Dante? Cioè, veramente non riesco a comprendere, se mi può aiutare proprio a capire com'è questo concetto, perché capisco benissimo come riusciate a contare le presenze sugli altri autobus escludendo i portoghesi cosiddetti, ma se qui il portoghese è, come posso dire, consentito, anzi, cioè la linea gratuita, o c'è qualcuno che conta, o c'è un sistema elettronico che non tiene conto della bigliettazione, ma vorrei capirlo un po' meglio. Mi scusi se sono pedante su questo, ma, è molto importante secondo me saperlo. Grazie. Do la parola a voi per rispondere a tutte le domande, compresa la mia ultima. Prego.

Presidente Start Andrea Corsini:

Allora, qualche risposta, poi come sempre Direttore o gli altri Funzionari presenti di Start. Allora, sul tema... adesso io quando mi sono insediato, la prima domanda che ho fatto, poi me ne ero accorto anche prima naturalmente, però non avendo la responsabilità di presiedere un'azienda pubblica, non ero entrato nel merito, ovviamente. Però una delle prime cose che ho chiesto al direttore è, appunto, la cosa che ha notato lei, no? Cioè, ci sono degli orari, cosiddetti orari di magra, in cui gli autobus girano a volte, spesso, anche vuoti. Poi bisogna capire se sono di ritorno da una corsa, cioè ci sono dinamiche anche legate ai turni, agli orari, che poi ci spiegherà meglio il direttore. Però è indubbio che questa cosa balza agli occhi, no, di tutti. Allora, noi abbiamo, iniziato un percorso con l'Agenzia, che sarà poi anche una delle motivazioni, degli elementi che verranno portati all'attenzione di chi dovrà decidere, diciamo, per la proroga. Perché nostra intenzione è un compito, diciamo, dell'Agenzia, però noi siamo parte attiva in questo percorso, è quella di fare, diciamo, lavoro che richiede del tempo, naturalmente, una revisione complessiva della programmazione. Non solo perché vogliamo ottimizzare, le corse esistenti e quindi cercare di evitare il più possibile le cose che diceva lei. Poi serve anche, come dire, fare azione di comunicazione, intercettare i nuovi target di clienti, convincerli a utilizzare l'autobus. Cioè, c'è anche una sfida culturale che abbiamo di fronte, cioè quella di, provare, diciamo così, a rendere più competitivo e attrattivo il servizio del trasporto pubblico in delle città che sono, diciamo, piccole, perché noi non siamo Bologna dove ci sono tassi di riempimento superiori, perché Bologna è una grande città e quindi è ovvio che ci sia anche una percentuale di riempimento superiore, molto, come dire, pragmaticamente, perché più utenti ci sono e più le entrate aumentano e quindi, riusciamo, come dire, ad aumentare anche la percentuale di copertura dei costi derivanti dalle entrate, quindi dai biglietti o dagli abbonamenti che vengono sottoscritti, ma anche perché, mi ricollego al ragionamento fatto precedentemente, siccome le risorse sono largamente insufficienti, fare un'operazione di revisione della programmazione della TPL sul bacino romagnolo potrebbe portare anche delle economie di scala, dovrebbe portare anche delle economie di scala; e questo è molto importante appunto per dare piena sostenibilità ai bilanci delle aziende. Quindi questo lavoro è avviato, sta per avviarsi diciamo, anche con delle consulenze particolarmente competenti che ci potranno dare una mano su questo, con l'obiettivo appunto di arrivare a una revisione complessiva della programmazione. Ed è uno anche degli elementi per cui, verranno chieste le proroghe, perché è un lavoro che richiede un po' di tempo. E poi cos'è che verrà messo a gara? Verrà messo a gara il servizio, la programmazione dei servizi. Quindi dobbiamo cambiarla perché la gara dovrà basarsi... non la facciamo noi la gara, naturalmente, noi parteciperemo alle gare, ma la stazione appaltante dovrà mettere a gara, appunto, il servizio e quindi la programmazione e quindi le risorse con cui questi servizi verranno espletati. Quindi questa è una sfida, diciamo, molto, molto importante, molto significativa, e noi su questo punto ci sentiamo particolarmente impegnati insieme all'Agenzia AMR, Agenzia Mobilità Romagna. Sul tema della sicurezza, noi su questo abbiamo fatto fra l'altro anche un focus particolare durante la Fiera IBE a Milano, chiamando anche i responsabili della sicurezza che sono, come sapete, i Prefetti con tutte le varie articolazioni, in particolare le Questure. Questo è un altro elemento molto importante che, diciamo, può magari, trattenere qualcuno a utilizzare l'autobus. Io credo pochi, perché qui da noi, diciamo, problematiche di sicurezza particolarmente rilevanti ce ne sono state fortunatamente poche. E' un tema che naturalmente che i sindacati ci sottopongono quotidianamente, soprattutto relativo alla sicurezza degli autisti e dei controllori a bordo, che noi appunto affrontiamo con i mezzi che abbiamo a disposizione. Poi dopo il direttore sarà più chiaro. Qui è evidente che ci vuole una collaborazione forte dal punto di vista istituzionale, non tanto non solo dei Comuni, quanto delle Prefetture e delle Questure. Noi ad esempio con la Prefettura di Forlì abbiamo sottoscritto un protocollo d'intesa che prevede il cosiddetto "panic button", che abbiamo installato, che è un bottone, che può ovviamente essere utilizzato solo dall'autista, che viene schiacciato in caso di pericolo e che è direttamente collegato con la Questura. Altre Prefetture, diciamo, sono un po' scettiche su questo strumento. Io non sono un esperto di sicurezza, quindi, mi limito a fatti oggettivi. E, quindi, adesso il

nostro compito, il nostro obiettivo è quello di allargare questo protocollo d'intesa anche alle altre Prefetture, quindi Rimini e Ravenna, sapendo che, diciamo, , ci sono sensibilità diverse, anche idee diverse su come affrontare questo tipo di problematica. Io sono, diciamo, contrario a una militarizzazione degli autobus. Poi è evidente che se ci sono corse, in determinati orari, in determinati luoghi delle nostre città che hanno un problema di questo tipo, di frequentazioni, diciamo, non particolarmente edificanti e pericolose, allora lì magari un intervento anzi, senza magari, ecco, una presenza delle Forze dell'Ordine sicuramente può essere utile come deterrenza e come segnale. A Ravenna, fortunatamente per Ravenna, per i cittadini di Ravenna, per i lavoratori del TPL di Ravenna, questi problemi sono davvero, diciamo, forse meno che fisiologici. Ecco, ancor meno che fisiologici. Non è che non ci sono... c'è qualche aggressione in giro per la Romagna, c'è, aggressione nel senso di diverbi forti; non ci sono stati infortuni. Però, ad esempio, nel Riminese, sul metromare, alcune zone, diciamo, alcune fermate del metromare, d'estate ma non solo, abbiamo problemi. Ci sono dei problemi di spaccio e non solo. Ecco, poi lì chiaramente, Start non può farci nulla, cioè, se non segnalare queste problematiche. Ma noi non è che possiamo intervenire direttamente con i nostri autisti, né tantomeno con i controllori, per, come dire, ripristinare l'ordine pubblico. Quindi è un tema naturalmente molto importante, molto attenzionato, che cerchiamo di segnalare alle Autorità competenti di lavorarci attraverso gli strumenti che abbiamo a disposizione. Per quanto riguarda invece, poi chiudo, il tema delle misure appunto per favorire l'assunzione degli autisti, prima il Direttore ne ha elencate una serie: bonus affitto, o bonus neoassunti. Diciamo ci abbiamo pensato, ecco, nel senso che sono cose che abbiamo un po' nel nostro radar. Però, ecco, vanno valutate con grande attenzione perché poi hanno un impatto sul bilancio importante. Cioè, nel senso che poi dopo, cioè se un neoassunto che viene da Milano, gli diamo questo bonus, poi quelli che sono già lì, che vengono da altre località, ce lo chiedono anche loro. Quindi, cioè, non è che possiamo darlo solo ai nuovi. Per cui, sì, è una cosa sul quale appunto, non è semplice, ecco, ha un impatto importante sul bilancio. C'è un dialogo su questo con le organizzazioni sindacali che ovviamente hanno una certa sensibilità. E' nella nostra testa, però va, come dire, valutato con grande, grande, grande attenzione. Ecco, per il momento noi preferiamo concentrarci sulle misure che sono state illustrate dal Direttore. Grazie.

Il Presidente:

Prego, Direttore.

Direttore Start Angelo Erbacci:

Sì, grazie. Integro qualche aspetto. Parto dal tema degli infortuni, specifico quello che poi già diceva il Presidente. Nel 2025 Ravenna non è che non abbiamo avuto aggressioni, non abbiamo avuto infortuni. Aggressioni è un tema ampio, diverbi ovviamente ne accadono, però comunque infortuni legati a episodi di aggressione non ne abbiamo avute, questo è un dato già molto rilevante. *(intervento fuori microfono)* Sì, assolutamente, anche perché poi, come dire, il personale è in un posto chiuso per cui sostanzialmente... però, come dire, questo purtroppo è nella normalità di un servizio pubblico, lo vediamo accadere negli ospedali, quindi tanto più succede anche negli autobus. Tra le misure di sicurezza sono stati toccati tutti i punti, e le domande erano ben calibrate, i punti che sono emersi sono tutti molto utili e interessanti. C'è il tema del "panic button" che diceva il Presidente, aggiungo anche che da diversi mesi stiamo lavorando moltissimo sulla formazione, per cui facendo dei momenti formativi o anche delle pillole, cioè dei semplici video che diamo a tutto il personale, sostanzialmente focalizzati sul tema della gestione del conflitto. E sul tema della deescalation. Sembrano cose minime ma in verità è molto importante fare, diciamo, questi percorsi formativi. Prima si faceva riferimento anche alle possibili sinergie con le Forze dell'Ordine. Questo chiaramente noi siamo ovviamente aperti su altri territori dove abbiamo avuto e abbiamo situazioni legate alla sicurezza molto più critiche. Abbiamo fatto degli interventi congiunti con le Forze dell'Ordine, sono stati molto positivi. Quindi per fortuna sul territorio ravennate non abbiamo avuto questa necessità. Però ad ogni modo è un qualcosa che eventualmente a necessità si può anche attivare. La tematica delle assunzioni, noi gli autisti, il 100% degli autisti viene assunto a tempo indeterminato da subito, solamente quelli che vengono con il canale delle società interinali fanno prima 15 giorni di somministrazione, ma son 15 giorni poi vengono assunti a tempo indeterminato, questo ovviamente è pensato nella logica di agevolare, o meglio incrementare l'attrattività della società. Velocissimo, ha già risposto il Presidente sul tema dei carichi. Il dato molto puntuale che si citava, c'è proprio l'indicatore, si chiama l'indicatore "load factor", quindi è il tasso di riempimento. Noi come tutto il settore abbiamo un dato molto limitato, abbiamo un dato di circa il 30%, ma questo tuttavia bisogna un attimo interpretarlo come numero, perché è un dato che vive di una elevatissima variabilità all'interno della stessa

giornata, in cui hai dei momenti di picco che sono ovvi, il momento dalle 7 alle 9, piuttosto che dalle 12 alle 14:30, o diciamo tardo pomeriggio, in cui hai dei momenti, come dire, di punta, in cui appunto hai dei riempimenti importanti che si uniscono a dei momenti che noi chiamiamo tecnicamente di morbida, dove ovviamente il carico è limitato. Qual è la difficoltà? Che ovviamente noi abbiamo dei vincoli di operatività legati al servizio. Cioè, una volta che il mezzo esce è inefficiente farlo rientrare subito in deposito anche e soprattutto in relazione a quella che è la possibilità di giostrare il personale dipendente che per contratto ha un turno di 6 ore. Quindi abbiamo diversi vincoli su cui dobbiamo rimodellare l'erogazione quotidiana del servizio. E' chiaro che la domanda comunque, è pertinente, cioè è un tema per noi quello di incrementare il tasso di riempimento e penso che il Presidente abbia risposto uno degli elementi... dopodiché dell'ente locale, dell'Agenzia, è quello della revisione dei programmi servizi per farli sempre più calibrati con quelle che sono le esigenze di mobilità del territorio. Sulle domande del Presidente, giusto per dare qualche elemento, noi come stimiamo tecnicamente i riempimenti. Allora, ovviamente abbiamo più sistemi, li andiamo ad integrare tra di loro proprio perché sono delle stime. E quindi al dato automatico che ci viene, diciamo, fornito dai nostri sistemi. ad esempio sul metromare, su questo territorio abbiamo anche un sistema di conteggio passeggeri legato alle telecamere con il riconoscimento facciale. Quindi la tecnologia sta facendo dei passi in avanti molto, molto, diciamo, veloci che, consentono anche la possibilità poi di fare delle analisi molto strutturate. Noi sostanzialmente, poi per entrare nel merito della questione, integriamo questi strumenti per andare a fare una stima. Quindi andiamo, a valutare, diciamo, i dati di riempimento della linea 80 con quelli che sono i dati storici che abbiamo, sia sulla linea e confrontati anche su con il dato degli abbonamenti e il dato storico ed attuale delle persone che fanno il biglietto. Nello specifico, per capire tecnicamente come facciamo a stimare quante persone usufruiscono della gratuità, lo facciamo sul campo, andando proprio a contare, poi, come dire, con un certo grado di errore, però sostanzialmente lo facciamo a mano, ad ogni fermata della linea gratuita, le persone che salgono e scendono, confrontandole con quelle che salgono e scendono alle fermate prima e successive. Quindi è un conteggio fatto proprio sul campo, molto puntuale, che ha dei gradi, dei margini di errori, ma che comunque ci permette di arrivare ad una stima quantomeno plausibile di quelli che sono i macro incrementi o decrementi dei volumi.

Il Presidente:

Non sono soddisfatto, ma forse se lo aspettava. Vedo che c'è il consigliere Moretti che chiede di intervenire.

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI)

Grazie delle risposte precise, puntuali, che mi sono state date alle domande che ho posto. Sul punto, riprendendo quello che è stato il commento, insomma, la risposta del Presidente, che ho molto condiviso, assolutamente, io credo che se questi sono i dati, al di là dei picchi che vi sono, ed è fisiologico che ci siano, ed è fisiologico anche per determinate tratte, ritengo, e quindi se ho capito bene, l'intenzione sarebbe quella nella proroga di andare anche a rivedere, riprogrammare quelle che sono di fatto determinate tratte, determinati orari, immagino; lo prendo come un fattore sicuramente positivo, perché se l'autobus lavora a poco carico o a carico vuoto o a mezzo carico, evidentemente non è una cosa positiva per l'azienda, ma col fatto che l'azienda poi è pubblica non è una cosa positiva per il cittadino, fondamentalmente. Dall'altro lato apprezzo anche il discorso che, sempre del Presidente che dice: bisogna - sintetizzo - rendere l'utilizzo del trasporto pubblico più attrattivo. E' evidente, soprattutto è una cosa che nelle piccole città, piccole diciamo, come Ravenna e altre, si sente molto più l'esigenza rispetto a grandi centri urbani quali possono essere Bologna, Roma, Milano, insomma Torino e altre, dove vi sono anche altre tipologie di trasporto pubblico. Quindi su questo mi sentirei di dire che l'azienda secondo me dovrebbe provare a investire per quanto possibile, naturalmente con gli strumenti più idonei, per far sì proprio un percorso di educazione al quale io per primo lo ammetto, sarei il primo a dovermi iscrivere, tanto per essere chiari, perché non ho difficoltà a dire che credo che io l'ultimo mezzo pubblico qua in zona credo di averlo preso forse 20 anni fa per andare a Marina, probabilmente perché avevo il motorino rotto. Quindi servirebbe proprio un'educazione, soprattutto alle giovani generazioni, evidente, perché ormai chi ha certe abitudini è difficile che glielo vai a far cambiare. E' evidente altresì che tutti gli strumenti sono buoni, ma il primo strumento sarebbe quello, appunto, renderlo più attrattivo questo trasporto pubblico. Quindi partiamo, mi sembra di aver capito, da dei buoni dati per quanto riguarda la puntualità, insomma, le corse che non sono cancellate. Parlo sempre naturalmente del territorio di Ravenna. Nuovi autobus che arriveranno. Penso anche nella mia testa poi posso sbagliare, che un autobus un po' più piccolino, contenuto, più carino, sia più attrattivo rispetto alla corriera, grande

insomma, che conosciamo. Penso che vi potrebbe essere un incremento anche per i tanti turisti che noi abbiamo, ma magari andando a creare anche delle linee dedicate e specifiche, anche proprio qua con dei, proprio dei microbus, che possono passare magari anche in zone, diciamo, non dico pedonali, ma semi pedonali, ad esempio. Quindi secondo me di lavoro ce n'è da fare e ce n'è tanto da fare. Però le intenzioni del Presidente mi sembra che le abbia chiarite e sono abbastanza chiare. E quindi da questo punto di vista non posso far sì che, essere pienamente d'accordo. Per quanto riguarda, visto che se ne è parlato molto, e credo che andrò qua però con questo intervento un po' in controtendenza rispetto a quelli che sono stati più o meno i pareri che sono stati portati finora, riguarda invece la difficoltà di reperire nuove risorse e nuove assunzioni. A un certo punto, prima, mentre parlavate un po' tutti, provo a fare una battuta sperando che sia capita, pensavo tra me e me, forse prima di venire qua mi ha tirato sotto il bus 80, perché alla luce dei numeri e dei numeri proprio economici e di stipendio riportati in maniera puntuale dal direttore, mi sembra di aver capito che un primo nuovo assunto da Start Romagna vada a percepire uno stipendio di circa 30.000 euro lordi, perché ho capito che sono i 1.700 che io ho interpretato al netto o a lordo, questo non è stato detto, perché potrebbe far differenza evidentemente. Ma penso al netto, se sono al netto ho fatto un banale calcolo che sono circa 30.000 euro lordi o 32, insomma quelli che sono, che quindi per la situazione che conosciamo oggi in Italia proprio di dati diciamo macroeconomici, mi sembra, come è stato detto, uno stipendio, soprattutto per un entry level, di tutto rispetto. Pensare che l'azienda oltre peraltro a quello che è l'incentivo di aiutare il neoassunto con l'Accademia a conseguire la patente, che questo lo posso anche trovare d'accordo in una qualche maniera, anche se mi permetto di dire che in tanti altri lavori dove magari bisogna avere delle specificità tecniche e dei, chiamiamoli, brevetti o quelli che sono, non è che se uno va a fare il macchinista o il gruista al porto, o in qualche azienda privata, non è detto che ti pagano il corso per fare il gruista, tanto per essere chiari, per fare un esempio, che magari può essere calzante anche con la nostra città. Però lo posso anche condividere. Perdonatemi, ma tutte le altre idee di bonus, affitti, non affitti, già porta l'amico che ti lascio il regalo, quello che avete già messo in atto, mi fanno rabbrivire. Ve lo dico in maniera molto chiara, che in questa situazione dove sentiamo tutti i giorni che vi sono delle problematiche, la gente di trovare lavoro, non c'è lavoro, di qua, di là, e lo sappiamo tutti. Un lavoro di tutto rispetto, e di responsabilità, aggiungo. E di responsabilità, aggiungo, perché il lavoro di chi conduce un veicolo pubblico, un autobus pubblico, ha la responsabilità, come può avere la responsabilità di uno che manovra un treno, come chi guida un aereo, e tutto quanto, ma ancor più, molto spesso, soprattutto su determinate linee, anche la responsabilità di salute e sicurezza di ragazzini, quindi anche di persone minori, che quindi per quanto mi riguarda ancor di più si eleva la necessità di sicurezza, che li dobbiamo sostanzialmente riempire di contributi, di regali o di bonus per farlo venire a lavorare, anche no. Cioè, il problema evidente che è ben più ampio e forse quando questo paese se ne renderà conto, quindi qua non voglio dare colpe all'assessore Cameliani, anche se spesso, provo a dargli delle colpe, o al sindaco o a Start Romagna, il problema evidente è che questo sistema Italia ha dei problemi, ha dei problemi evidenti, perché ci si lamenta da una parte che non c'è lavoro, ma invece oggi voi ci portate un esempio reale, perché non penso che nessuno di voi venga qua a darmi dei dati fuorvianti o non veritieri, mi portate un esempio reale di, peraltro, un lavoro nel pubblico che, se torniamo indietro di qualche anno, il lavoro nel settore pubblico, diciamo, era tra i più ambiti perché ti dava sicurezza. Ci ha confermato che il 100% degli impiegati, al netto dei 15 giorni di lavoro interinale, vengono assunti a tempo indeterminato. Quindi dà, in termini di sicurezza, in termini di sicurezza nel percepimento di quello che è l'emolumento mensile alla fine del mese, al 27, al 10, al 15, quello che sia, della solidità del settore pubblico rispetto a quello che può essere a volte un'azienda privata. E' cambiato il mondo evidentemente, o quantomeno è cambiata quest'Italia qua, e non è oggetto di oggi, ma va ricordato, tutte le politiche scellerate su bonus, aiuti, a gente che stava a casa, fannulloni che stavano a casa e poi andavano a fare qualche ora in nero, sicuramente non ha aiutato, anzi ha aggravato una situazione già tragica di per sé. Invito, per quanto mi è possibile, per quanto è mio diritto farlo ed evitarlo, la Start Romagna a veramente cercare di, questi bonus, di averli solo pensati e cortesemente di non metterli mai veramente in atto, perché veramente sarebbe, anche poco rispettoso, perdonatemi, nei confronti di tante persone che fanno altre tipologie di lavoro e vanno ad impiegarsi in lavori magari a volte anche più umili e meno pagati, ma più anche faticosi; e dall'altra parte però dico: continuate, ma mi sembra che questo sia vostro obiettivo, continuate e perseguite nell'intento di meglio magari pubblicizzare, quindi meglio far conoscere che Start Romagna assume, dà questi stipendi, dà tutte queste cose che offrite, questi corsi, quest'academy e tutto quanto, per cercare di arrivare a quante più persone possibili. Quindi, prendo, dato che è una questione poi vado a conclusione, e fare anche questo lavoro appunto di pubblicizzazione dell'offerta di lavoro è una cosa che è diventata molto, specifica, molto settoriale. Credo che sia stata, lo vedremo poi negli anni, sia stata corretta quella

di prendere, far contrattualizzarsi con un'agenzia che andrà a svolgere proprio questo lavoro specifico, e speriamo che possa dare i risultati. Però ripeto, piuttosto che bonus, se mai li aveste pensati, piuttosto pensate di investire ancora di più nella pubblicizzazione del fatto che Start Romagna ha bisogno e offre, piuttosto che dare dei bonus così a cascata per di fatto per cosa? Per far sì che la gente venga a lavorare, e peraltro non dico pagata profumatamente, ma pagata con uno stipendio di tutto rispetto, insomma. Questo era, al netto che magari, e forse qua mi ricollego, veramente concludo, al discorso che faceva, in un'ottica di riorganizzazione che faceva il Presidente, al netto che magari poi andare a vedere e andare a... utilizzo forse impropriamente il termine tagliare, però a meglio massimizzare quelle che sono le corse, gli orari e tutto quanto, potrebbe far sì che le risorse che vi sono, non lo so, è un'ipotesi, possano essere meglio riallocate e quindi anche dal punto di vista del bilancio, del conto economico dell'azienda, possa esserci un beneficio e quindi andare sostanzialmente a offrire lo stesso servizio però in maniera più piena, appunto con un utilizzo maggiore delle linee e, quindi, sostanzialmente agli stessi costi o poco di più. Quindi prima, secondo me, sarebbe necessario fare questo ragionamento e poi dopo pensare alle necessità e di assumere chi assumere e quante unità assumere. Grazie.

Il Presidente:

Grazie, consigliere Moretti. Non vedo altri interventi, quindi, mi permetto di fare alcune domande anche io relativamente, appunto, ai dipendenti, ad alcune cose che erano, diciamo così, state lamentate in passato e per le quali quindi vorrei chiedere com'è la situazione attuale. C'è stata una fase in cui in Start Romagna gli autisti che non potevano guidare per ragioni mediche o di altro tipo erano, diciamo, utilizzati o veniva chiesto il loro servizio come controllori. Oggi è di nuovo in essere questo o avete ancora la società esterna? Perché a quanto mi risultava c'è stato un momento nella quale la presenza di questa società esterna in realtà non era particolarmente, come dire, efficiente anche rispetto ai controlli dei morosi o comunque di quelli che non pagavano il biglietto. E ovviamente questo poteva essere un ottimo incentivo appunto anche per gli autisti quando non possono lavorare. Altra cosa che vorrei capire in generale, faccio la premessa, che può anche essere inutile, io sono tendenzialmente d'accordo con Nicola Grandi quando dice che l'aggregazione di città del trasporto pubblico locale, rispetto in realtà ad altri tipi di aggregazioni, anche a mio avviso non sempre rende quelle economie di scala che sulla carta dovrebbero esserci così eccezionali. Però su questo si possono inevitabilmente avere posizioni diverse. Fatta questa premessa, vorrei capire se ad oggi, chi governa Start Romagna ritiene che vi sia l'omogeneità raggiunta al 100% fra i vari bacini. Cioè, se oggi, le aziende municipalizzate di provenienza che hanno dato vita poi a Start Romagna, diciamo così, si sono tutte in ogni territorio, hanno preso atto delle situazioni, dell'intervenuta unificazione o sussistano ancora, diciamo così, degli elementi di non omogeneizzazione. Ovviamente non mi riferisco, come è stato già riportato, alle eventuali inefficienze di linee, quelle possono succedere per questo o quel motivo tecnico e territoriale. Vorrei capire se oggi c'è un'omogeneità, per esempio, di contratti in tutta Start Romagna o sussistono ancora degli accordi provenienti dai tempi delle municipalizzate precedenti. E vorrei, da ultimo, vorrei anche capire, per esempio, se, un'altra cosa che veniva lamentata da alcuni sindacati non molti anni fa era un altro tema, era quello di quando per esempio, c'è un servizio da fare per gite o comunque insomma servizi esterni rispetto al trasporto pubblico e per esempio se c'è da andare a ritirare quel mezzo che poi dovrà partire da Ravenna il giorno dopo, a Rimini, se questo tipo di azioni, cioè di questioni interne perché il mezzo sia a disposizione nella città da cui dovrà partire, se questo tipo di operazioni tecniche sono state rese il più efficienti possibile, perché quello che raccontavano i sindacati alcuni anni fa era - non molti, 2 o 3 - che ci fossero molte inefficienze su questo e che, ovviamente, poi questo fosse un costo per la società. Lo so che ho fatto un po' tante domande, però, alcune magari sono superate, me lo auguro, però ecco, vorrei capire un po' queste cose. Grazie. La parola a chi la prende dei relatori.

Direttore Start Angelo Erbacci:

Allora, sulle questioni del personale non più abilitato alla guida, cosiddetto personale inidoneo, concordiamo ovviamente con le osservazioni che sono state poste. Sì, cioè rispetto ad una situazione che c'era anche solo, mi sembra, un anno e mezzo fa, in cui il personale inidoneo era collocato all'interno di una struttura organizzativa che si chiamava, multi-staff, cioè quindi periodicamente venivano assegnate a diverse mansioni. Abbiamo un anno e mezzo fa deciso un approccio organizzativo completamente diverso, per cui abbiamo fatto una valutazione puntuale, persona per persona, in relazione alle idoneità sanitarie che questi avevano e li abbiamo collocati definitivamente in delle strutture con delle mansioni e delle attività congrue e coerenti con le attività che questi

possono da un punto di vista sanitario eseguire. Tra questo vi è stata, e per noi è stato un elemento, come dire, strategico, un'azione su cui crediamo fortemente, il ritorno anche all'attività di contolleria interna. Quindi da circa un anno e mezzo abbiamo integrato all'esternalizzazione del servizio anche delle squadre interne composte da verificatori, in gran parte personale inidoneo, ma non solo, in un'ottica duplice, sia di, come dire - perdonate i termini - ma ridare veramente piena dignità lavorativa a queste persone, mettendole ad eseguire delle attività assolutamente produttive e per noi strategiche, ma anche, come, dicevo, nella presentazione che ho fatto, anche in un'ottica di maggiore capillarità sul territorio, perché ovviamente più è il presidio che non riusciamo a garantire, come dire, meglio è. Chiaramente in relazione alle inidoneità che questo personale ha, questo ha una produttività più limitata, se non altro perché periodicamente devono fare delle pause, ma questo per noi non è un problema, cioè non è la nostra finalità prettamente quella della produttività quando si parla sostanzialmente della ricollocazione di questo personale. Su questo, come Start mi permetto di dire siamo, su questo profilo particolarmente virtuosi perché siamo tra le poche aziende che di concerto con le organizzazioni sindacali hanno fatto un accordo per andare a ricollocare questo personale. Quindi noi, io come datore di lavoro, noi come azienda ci impegniamo costantemente per ricollocare questo personale. Altre aziende, questo non entro in merito, però non lo fanno. Quindi questo di certo siamo, come dire, operativi. Sulla questione importantissima dell'omogeneità rispetto al processo di aggregazione di Start Romagna, beh, questa è una domanda complicata. Complicata nel senso che ha tanti aspetti, è centrata ma ha anche, come dire, tantissimi aspetti di riflessione. Noi possiamo dire questo: che ad oggi si è raggiunta una maturità in termini di omogeneizzazione a livello di processi e a livello organizzativo, chiaramente con anche, diciamo, alcune zone di grigio su cui va maggiormente presidiata. Però a livello di processi, cioè come la gente lavora, la sequenza di attività, è, diciamo, si è raggiunto un importante grado di maturità, di omogeneizzazione, e anche a livello appunto organizzativo, cioè come le strutture sono pensate ed articolate, quindi come è la configurazione organizzativa della società. E chiaramente, pur riconoscendo le diversità dei territori, le peculiarità, Ravenna e Rimini hanno ovviamente un impatto estivo diverso da quello che è all'entroterra, piuttosto che anche di diversità di servizi. Su Rimini, ad esempio, abbiamo Filobus e Metromare. Su Ravenna abbiamo il traghetto. Quindi comunque un'omogeneizzazione che comunque va a rispettare queste diverse specificità. Stiamo facendo lo stesso percorso anche a livello contrattuale. Non abbiamo ancora raggiunto lo stesso livello di maturità, per cui ovviamente, abbiamo delle divergenze, all'interno appunto dei contratti di secondo livello, che comunque come azienda stiamo cercando di comprendere, perché in quest'ottica di riconoscimento delle specificità dei vari territori, ovviamente vi è una necessità di uniformazione. Su questo ci tengo a dire, così siamo chiari, nel passato e sempre Start ha operato delle standardizzazioni e delle omogenizzazioni a rialzo. Quindi, come dire, sul tema contrattuale non si è mai fatta la conta e la media, diciamo, soprattutto sugli aspetti retributivi degli incentivi, ma sempre sugli aspetti contrattuali, si è sempre andati ad adeguare portando i territori che avevano dei livelli più, diciamo, in basso, li abbiamo normalizzati portandoli a livelli più elevati. Sull'ultima questione, noi in verità, ad oggi, diciamo, tendenzialmente erogiamo solo servizio di TPL, quindi non abbiamo (*inc.*) conducente piuttosto che linee turistiche. Quindi potrebbe questo, diciamo, elemento riportato dai sindacati, forse potrebbe essere relativa a vettori privati. Ecco, quindi su Start noi questa situazione non la viviamo. E sul territorio i mezzi, la dotazione di mezzi è ben calibrata alle esigenze che ci sono. Chiaramente potrebbe accadere che, diciamo, per problematiche magari ci possono essere necessità di attività extraterritoriali, ma sono limitatissime, ecco.

Il Presidente:

Grazie Direttore. Io, se non ci sono altri interventi su questo, passerei al punto successivo all'ordine del giorno.

Continua il Presidente:

Punto successivo, che è quello relativo in generale alla **questione del traghetto Marina-Porto Corsini** e, in aggiunta, c'è la mozione della collega Verlicchi dal titolo: **gratuità del servizio di traghetto tra Marina di Ravenna e Porto Corsini per i residenti e lavoratori delle località di Marina di Ravenna, Porto Corsini e Marina Romea.**

Motivo per il quale facendo una discussione unica darei la parola alla collega per l'illustrazione della mozione. Prego.

Commissaria Veronica Verlicchi (gruppo La Pigna, città – forese – lidi):

Grazie, Presidente. Io annuncio solo che purtroppo per un impegno personale alle 18:30 tassativamente devo uscire, quindi mi spiace, vi ascolterò da remoto qualora non sia ancora finita la discussione. Apro e chiudo parentesi, io invece sono assolutamente concorde con i bonus per attrarre nuovi lavoratori. Un conto sono quelli per farli stare a casa a ozio, un conto invece sono quelli per farli lavorare. Però battute a parte, insomma, qui parliamo dell'annosa questione del traghetto di Marina di Ravenna, non tanto solo dal punto di vista tecnico e della qualità del servizio, che sarà poi compito vostro raccontarci nei vostri interventi, quanto per quanto riguarda i costi che gli utenti, pagano, insomma sostengono per poter utilizzare il servizio. Nel 2020 tramite un atto che è stato approvato all'unanimità dal Consiglio Comunale di allora, presentato da me e dall'allora capogruppo della Lega, Nicola Gianfilippo Nicola Rolando, il Comune di Ravenna sostanzialmente ha siglato un accordo con voi per l'abbassamento delle tariffe per i residenti di alcune località. Se ne faceva riferimento anche prima nella vostra presentazione, quindi ci sono delle agevolazioni per quanto riguarda i residenti di Marina di Ravenna, Marina Romea, Casalborsetti e Porto Corsini. Ecco, già all'epoca, ovviamente voi non eravate presenti in questo Consesso, ma già all'epoca ci fu comunque una discussione, un confronto con la maggioranza di allora per estendere questa bonus, chiamiamolo così, questo benefit meglio, anche ad altre tipologie, i lavoratori, che si trovano a dover utilizzare quotidianamente il servizio del traghetto per poter raggiungere dal loro domicilio il luogo di lavoro futuro, allargandolo poi anche eventualmente ad altre località, ad altre frazioni del Forese. Vi tralascio tutto il preambolo che è stato fatto nell'atto, nella mozione in cui, appunto, si evidenzia come il traghetto, il servizio del traghetto sia essenziale, venga equiparato sostanzialmente ad un collegamento stradale o comunque infrastrutturale utilizzato dai lavoratori, come ad esempio i treni eccetera, per raggiungere il luogo di lavoro. E vengo direttamente a quelle che sono le richieste sostanzialmente che, facciamo con questo atto, quindi le leggo per completezza. Chiediamo di impegnare il Sindaco e la Giunta Comunale a dare piena continuità politica-amministrativa alla mozione approvata nel 2020, presentata da Veronica Verlicchi e Filippo Rolando, compiendo un ulteriore definitivo passo verso la gratuità del servizio del traghetto. Si accennava prima al fatto che comunque fino a tutto il 2026 questa gratuità ci sarà e si attendono gli atti eventualmente della Giunta per verificare l'estensione, se ho capito bene, anche al periodo successivo, a rendere gratuito il servizio di traghetto tra Marina di Ravenna e Porto Corsini per i residenti delle località di Marina di Ravenna, Porto Corsini e Marina Romea. Ci aggiungerei anche Casalborsetti a questo punto, ma poi mi occuperò formalmente di una modifica. E quindi passando sostanzialmente dalla scontistica, dalle agevolazioni alla gratuità totale. I lavoratori che pur non residenti utilizzano quotidianamente il servizio per motivi di lavoro nelle medesime località avere anch'essi la gratuità; individuare modalità semplici, trasparenti e verificabili per l'accesso alla gratuità, esempio: attestazione di residenza, autocertificazione luogo di lavoro, badge o tessera, insomma ovviamente poi le modalità possono essere diverse. E infine, a prevedere le necessarie coperture finanziarie degli strumenti di programmazione economica finanziaria del Comune a partire dal prossimo bilancio utile. Ovviamente noi chiediamo al Comune di fare lo sforzo economico-finanziario per poter poi andare a coprire i costi che questa operazione eventualmente comporterebbe. Grazie.

Il Presidente:

Grazie consigliera. Visto che non c'è l'assessore e l'argomento è inevitabilmente... io vi chiederei di passare un po' alla illustrazione del tema traghetto e poi appena l'assessore fa rientro veniamo alla mozione. Chi di voi prende la parola sul punto, sulla questione traghetto? Grazie.

Presidente Start Andrea Corsini:

Sì, un due considerazioni preliminari, sul traghetto. Allora, l'ho detto anche prima nel mio primo intervento, questo rappresenta sicuramente, questo servizio, che fa parte del TPL, rappresenta certamente un unicum di questa azienda e ovviamente di questo territorio. E ha delle complessità significative, che poi, insomma, se volete ne

parliamo naturalmente nell'esercizio proprio del traghetto ci sono, complessità e molti limiti, molti limiti che sono giustamente imposti dalla Capitaneria di Porto, perché stiamo parlando del Candiano che è un canale commerciale, quindi la precedenza, diciamo così, ce l'hanno le imbarcazioni, i mercantili che escono ed entrano dal porto di Ravenna. Questo ha un impatto negativo ovviamente sulla qualità del servizio. Penso ad esempio agli accodamenti delle macchine, che molto spesso si accodano appunto da una parte e dall'altra nel Candiano, Marina e Porto Corsini, e devono attendere parecchi minuti per salire a bordo. Ma questo non è una volontà chiaramente di Start Romagna, ma dipende appunto dal fatto che prima di poter imbarcare le macchine, quindi ripartire col servizio, bisogna che vengano ripristinate le condizioni di navigabilità in seguito al passaggio dei mercantili, proprio per delle prescrizioni della Capitaneria di Porto. Ma al di là, diciamo, delle complessità, il traghetto per noi, e immagino anche per il Comune di Ravenna, è un servizio essenziale proprio per le cose che diceva la consigliera Verlicchi, perché, per, diciamo, transitare da una parte all'altra del Candiano residenti, non residenti, turisti, appunto necessitano di un servizio che va reso, diciamo, migliore di quello che è. Insomma, la dico così, ecco, pur sapendo che è difficile renderlo migliore di quello che è. Noi come Start, oltre, diciamo, all'ordinario, cioè la gestione, che cerchiamo ovviamente di migliorare sempre, sapendo appunto che i problemi, ad esempio, che ci sono per il reperimento degli autisti, ci sono anche per il reperimento dei capitani. Io ho sentito quest'estate, perché poi dopo le cose bisogna anche saperle, diciamo, non da voi, sia chiaro, non da voi, non dai consiglieri, ma da qualcuno che vive da quelle parti, dire delle cose surreali. E cioè che, i controllori, cioè quelli che fanno pagare, diciamo, le macchine, anziché star lì a far pagare le macchine, potrebbero guidare i traghetti. Cioè, è come dire a Andrea Corsini: vai a guidare la Ferrari nel circuito di Imola. Non lo so fare, non ho l'abilitazione, diciamo. Ecco, piacerebbe, ma non ce l'ho. E quindi bisogna sapere che è un servizio complesso che richiede appunto dei titoli, delle professionalità, delle patenti. Però, proprio perché noi vogliamo essere parte attiva e protagonisti, diciamo, nel miglioramento complessivo di questo servizio, lo diceva prima il Direttore, noi abbiamo approvato... no, no, non abbiamo ancora approvato, approveremo nel prossimo CdA, il bando per, speriamo diciamo così, siamo fiduciosi, la realizzazione del primo traghetto elettrico, che non ha solo dei vantaggi dal punto di vista delle emissioni in atmosfera, e quindi, diciamo, dare un piccolo contributo anche alla qualità dell'aria, e anche al rumore, ovviamente all'abbassamento del rumore, ma anche proprio all'esercizio stesso del traghetto. Perché dico speriamo? Perché naturalmente il traghetto non è che lo costruisce Start, lo costruiscono i cantieri, e quindi le nuove modalità con cui presenteremo il bando, dopo i chiarimenti che finalmente il Ministero dei Trasporti ci ha dato su alcune caratteristiche tecniche afferenti la sicurezza, e l'aumento anche delle risorse messe a disposizione, perché uno dei motivi per cui l'altra volta il bando andò deserto, uno dei motivi, non l'unico, che probabilmente, diciamo, la cifra messa a copertura dell'investimento non era sufficiente. Oggi con 6 milioni, mi pare, di euro, che sono disponibili e con minori costi derivanti dal chiarimento del Ministero dell'Interno che i cantieri hanno nella realizzazione e nella costruzione del traghetto, siamo fiduciosi anche da una, come dire, indagine di mercato informale che abbiamo fatto, ci possono essere cantieri che hanno le condizioni per realizzarlo. Tutto questo per dire che noi non solo siamo consapevoli che dobbiamo fare, se volete, anche di più e meglio rispetto alla gestione del traghetto, ma ci facciamo anche parte attiva investendo delle risorse, perché questi 6 milioni sono anche cofinanziati da Start Romagna. Sulla gratuità, come dire, noi facciamo già dei servizi gratuiti, ma sono gratuiti per gli utenti. Qualcuno li paga naturalmente, perché ogni servizio ha un costo e i costi vanno coperti da qualcuno, in parte da chi paga il biglietto, in parte dai fondi, diciamo, dai contributi della Regione, dello Stato e dei Comuni. Quindi non sono io che devo rispondere a questa domanda, ecco, non so come dire, nel senso che noi siamo qui a disposizione come abbiamo fatto anche per la linea 80, per fare tutto quello che ci viene richiesto dai nostri soci, dai nostri azionisti, consapevoli però che i servizi devono essere coperti da contributi, naturalmente, perché altrimenti io sarò giudicato, noi saremo giudicati anche dai bilanci che andremo a presentare ai soci, e i bilanci devono essere in equilibrio, naturalmente. Quindi questo è un po', diciamo, il ragionamento più di carattere politico, che volevo fare. Poi nello specifico su alcune questioni lascio la parola ai colleghi. Grazie.

Il Presidente:

Grazie Presidente Corsini. La consigliera Verlicchi, che peraltro ha chiesto di nuovo la parola, ha introdotto la sua mozione prima Assessore mentre lei era fuori, e obiettivamente la mozione Verlicchi fa più domande al Comune che a Start, quindi quando vuole intervenire, lo dica. Prego, consigliera Verlicchi.

Commissaria Veronica Verlicchi (gruppo La Pigna, città – forese – lidi):

Sì, era solo per aggiungere un paio di elementi alla discussione. Io, riprendo quello che ha detto il dottor Corsini, cioè stiamo parlando comunque di un servizio che rappresenta un unicum. E in quanto tale io mi rendo conto, perché probabilmente una delle obiezioni che verranno fatte quando discuteremo quest'atto in Consiglio Comunale è che in Italia non ci sono esempi così numerosi di gratuità totale del servizio di traghetti per residenti e lavoratori. Però è anche vero, appunto, che per quanto ci riguarda è un servizio che non è presente in così tanti luoghi d'Italia, così conformato, così strutturato. Faccio un paragone, se volete, un po' azzardato, con quello che è una città metropolitana a noi vicina, che è Venezia, che sostanzialmente vive di servizio di trasporto su acqua, quindi traghetti vari, che è vero che non ha la gratuità né per i residenti né per i lavoratori, ma scontistiche molto elevate. Adesso io non ho il dato, devo dire la verità, di quelle che sono le scontistiche previste per il traghetto in base appunto, all'intervento che è stato fatto dopo l'approvazione della mozione a suo tempo in Consiglio Comunale. Magari rispetto alle tariffe che ho a posizione, quelle diciamo standard, ovvero ad esempio tessera 12 passaggi a 20 euro, sto parlando di auto e autocarri fino a 3,5 tonnellate ovviamente, e 40 passaggi 30 euro oppure un abbonamento di 30 giorni a 70 euro. Poi magari siete più precisi di me, sicuramente. Noto che ad esempio l'esempio di Venezia parla di, nonostante sia una città che ovviamente ha una struttura di servizio di trasporto pubblico piuttosto complessa e molto più ampia rispetto a un unico traghetto, e ha tariffe talmente agevolate che si parla veramente di poche decine di euro. Oltre, vabbè, la gratuità ovviamente per gli invalidi al 100% e bambini sotto i 6 anni. Quindi stiamo parlando di casi specifici che non ci riguardano per quanto riguarda l'atto. Quindi quello che noi chiediamo ovviamente è uno sforzo al Comune di Ravenna per allargare la platea dei beneficiari, ma soprattutto allargare la platea dei beneficiari con la gratuità totale. Perché l'alternativa all'utilizzo del traghetto per i ravennati che risiedono o comunque si trovano costretti ad utilizzare appunto il traghetto è quella di passare dal Ponte Mobile di Ravenna sostanzialmente. Quindi tralasciando tutte le problematiche che abbiamo col Ponte Mobile e le frequenti chiusure questo comporta ovviamente l'utilizzo di mezzi su 4 ruote o comunque su 2 ruote, insomma, più inquinamento, più chilometri, più traffico, e quindi ovviamente dobbiamo agevolare anche in un'ottica di mobilità più sostenibile, soprattutto quando ci sarà poi il traghetto elettrico, quindi come dicevano prima i rappresentanti di Start Romagna ci sarà anche insomma una serie di benefici che insomma, si parte dal minore inquinamento fino anche al minor tasso di... adesso lo dico, mi sfugge la parola, rumorosità, insomma, disturbo da parte del transito del traghetto. Ecco, allora, se vogliamo agevolare in quest'ottica dobbiamo anche prevedere che bisogna attrarre sempre più utilizzatori per questo servizio. Poi mi rendo conto che l'utilizzo magari può essere disincentivato anche dal fatto che, come diceva qualcuno prima nella discussione precedente, facendo alcune considerazioni sul servizio del traghetto, ovviamente abbiamo questo handicap del servizio che è subordinato a quello del transito delle navi commerciali, che devono, ovviamente, avere la precedenza di transito nel canale, e quindi magari soprattutto nel periodo estivo si verificano frequentemente, ahinoi, episodi di lunghe file in attesa per poter attraversare, dovute alla maggiore affluenza ovviamente di persone e di turisti, perché siamo nel mese estivo, magari a volte anche di carenza un po' del servizio; altre volte, appunto, perché coincide questo con il passaggio di navi, di mercantili, insomma, quello che sono, e che ovviamente, impediscono per tutta la durata del passaggio, l'utilizzo del traghetto. Quindi, se vogliamo incentivare sempre di più l'utilizzo e far sì che anche l'investimento che Start Romagna intende, insomma, sta per essere approvato, intende effettuare per poter mettere in funzione un traghetto elettrico, che è stato da più parti chiesto negli anni, credo che anche il Comune di Ravenna, che di fatto è un socio di Start Romagna tra i vari passaggi, Ravenna Holding, eccetera, debba fare la sua parte. Diceva prima il Dottor Corsini, ovviamente noi abbiamo dei costi per fare questo servizio, quindi qualcuno ce li deve coprire perché non è che lo possiamo fare noi. Infatti nella mozione, come dicevo prima, nell'ultimo punto noi chiediamo al Comune di impegnarsi a coprire questo costo. E ne approfitto, mi perdonerà il Presidente Ancarani, ho dimenticato prima di far questa domanda, quindi la ricollego qui all'argomento precedente. Si parlava prima della linea 80, io ricordo che in campagna elettorale quando l'attuale sindaco annunciò questa sua iniziativa, gli chiesi: chi copre i costi di questa linea? Perché ovvio che a voi costa, costa l'autista, costa il mezzo, costa la benzina, eccetera. Lui mi rispose: non vale la pena rispondere. A me resta la domanda, perché davvero forse sono io che non ho, avuto le fonti di informazione adeguate, ed è pubblico questo dato: chi paga i costi della linea 80? La gratuità dei costi della linea 80? Cioè, lo paga il Comune di Ravenna o lo paga Start Romagna? Perché se lo paga il Comune di Ravenna, allora il Comune di Ravenna si può mettere la mano sul cuore e anche sul portafoglio per quanto riguarda il traghetto. Se lo paga Start Romagna, diciamo idem, ma è frutto ovviamente di un accordo politico molto forte in cui Start Romagna probabilmente ha dovuto soccombere

alla richiesta dell'attuale sindaco. Però insomma, se mi può rispondere forse l'assessore, non vi voglio trascinare in un dibattito politico, quindi chiedo stimolo all'assessore alla risposta. Grazie,

Il Presidente:

Grazie consigliera Verlicchi. Io ricordo che c'erano anche le domande della consigliera Beccari, che ci aveva consentito di rimandarle ad ora. Chiedo l'intervento di chi lo vuole far svolgere. All'assessore Cameliani, prego.

Assessore Cameliani:

Per quanto riguarda la mozione, allora, come diciamo è stato detto anche dalla stessa consigliera, in una parte anche da Corsini, insomma, è evidente che, attualmente non vi sono le condizioni, diciamo, per far sì che questo servizio sia, diciamo, completamente a titolo gratuito, per le ragioni che dopo dirò, legate quindi anche alla sostenibilità, agli interventi dell'ente. Ecco, non ci sono esperienze in Italia di traghetti completamente gratuiti. E' chiaro che noi oggi abbiamo un atto che è stato fatto dalla Giunta precedente che risponde dal nostro punto di vista alle esigenze di aiuto ai residenti, che sono, diciamo, coloro a cui noi guardiamo con maggiore attenzione, di Marina di Ravenna, Casalborsetti, Porto Corsini e Marina Romea. Nel dato degli anni dal 2021 in cui furono adottate queste mitigazioni, emergeva che uno dei dati importanti era il monitoraggio dei titoli venduti, cioè chi utilizzava, chi utilizza il traghetto? Che questo è un dato importante perché poi tu se vuoi andare incontro ad un'esigenza, devi capire chi utilizza quell'esigenza maggiormente. E il dato di allora, poi magari Start può aggiornare, è un dato che diceva che circa il 30% del totale degli utilizzi avveniva da parte dei pedoni e dei ciclisti. Quindi si presume che siano, anche, tanti lavoratori e naturalmente, residenti della zona. Nella delibera che, è ancora in vigore fino alla fine dell'anno 2026, perché aveva una durata che nel 2024 la delibera di Giunta prevedeva un'estensione che prevedeva l'annualità '25 e '26, dove sostanzialmente che cosa succedeva? E' un atto pubblico deliberativo. L'importo, il Comune dava a Start per un mancato, diciamo, introito, 30.000 euro all'anno per ogni annualità. E quindi diciamo per l'annualità '25-'26, corrispondono a 60.000 euro all'anno. Il dato positivo dal nostro punto di vista è quello che, visto che il 30% comunque viene utilizzato a pedoni ciclisti, oggi attualmente, il residente paga per un passaggio pedonale o ciclistico, 15 euro all'anno. Che è una cifra che non è, diciamo, come posso dire, di completa esenzione, ma è comunque una cifra, se la paragoniamo per 365 giorni all'anno, molto bassa, quasi diciamo che va incontro alla gratuità. Il costo attuale invece corrisponde ancora a 25 euro. Per quanto riguarda i ciclomotori e moto e carrelli, l'abbonamento, per 180 giorni corrisponde a 25 euro all'anno, mentre diciamo la tariffa ordinaria di 40 euro. No, questi sono i motorini, diciamo ciclomotori, automobili e carrelli. Quindi oggi un residente delle località che dicevamo prima, se fa un abbonamento di 180 giorni, paga 25 euro all'anno, invece a tariffa ordinaria avrebbe pagato, ancora in vigore quindi per i non residenti, 40 euro. Per quanto riguarda le auto e gli autocarri fino a 3,5 tonnellate, un abbonamento, che è diverso, cioè quello di 30 giorni o di 120 passaggi corrisponde diciamo a 50 e 40 euro rispetto ai 90 e 70 euro. Quindi, questa mitigazione adottata, valevole fino alla fine dell'anno '26, dal nostro punto di vista rappresenta un buon compromesso, diciamo, per rispondere alle esigenze naturalmente dei residenti dei nostri lidi nord, e va incontro alle loro esigenze, perché sono residenti che sono cittadini, sono anche lavoratori per lo più, e va nella giusta, diciamo, direzione. La completa gratuità che si vuole applicare ai residenti, e ai lavoratori anche non residenti, dal nostro punto di vista, in questa fase non può trovare accoglimento. Ma se noi guardiamo che il 30% lo utilizza dei residenti per un percorso più pedonale ciclistico e paga 15 euro all'anno, e anche il costo, diciamo, è inferiore di quello che uno spende per andare una volta a mangiare una pizza, diciamo, presso un locale che spende anche molto di più. Questo è il tema, l'ho detto anche Corsini prima, il tema del trasporto legato al traghetto è un tema naturalmente di difficile soluzione, perché lo diceva prima, noi agiamo anche in un campo particolare; se noi guardiamo anche la storia del traghetto, uscì una pubblicazione, è una storia risalente nel tempo, quando ancora Marina di Ravenna si chiamava Porto Corsini, era gestita da soggetti privati e poi, passò mi sembra dal 1984 all'ATM, quindi all'azienda del trasporto pubblico. Siamo consapevoli naturalmente dei disagi che si creano spesso nel periodo estivo, siamo però consapevoli, come diceva prima anche Corsini, del fatto che, non è una traversata in un, canale qualunque, ma presenta delle peculiarità perché naturalmente attraverso un canale portuale, e quindi è legato naturalmente all'andamento dei traffici. Dal nostro punto di vista si può fare sempre di più, ma bisogna guardare anche alle situazioni che vi sono in riferimento alle fattispecie concrete. Rispondo anche alla risposta della linea 80. La linea 80 c'è una delibera di Giunta che noi abbiamo approvato in linea sperimentale dal settembre, a tutto maggio '25, che prevede naturalmente una sperimentazione, ma prevede anche il fatto che, il Comune di Ravenna debba corrispondere un importo a Start

Romagna, e anche qui per il mancato, diciamo, incasso, che ha un valore che adesso magari dirà il che non vorrei essere impreciso sui valori. Quindi naturalmente la gratuità, è per il cittadino, ma poi c'è sempre qualcuno che deve pagare. In questo caso paga, il Comune di Ravenna. Come anche nel caso delle riduzioni attualmente presenti. Naturalmente le riduzioni sono alle tariffe ordinarie, quindi 30.000 euro, vengono ridati, diciamo, per il mancato introito nel '25 e 30.000 euro per nel periodo del '26. Cedo la parola all'ingegner Guerrini per l'importo della linea 80.

Ingegnere Corrado Guerrini:

Sì, aggiungo solo un elemento un po' più specifico proprio sul tipo di regolamentazione del servizio di trasporto pubblico. Nel senso che, la gestione del contratto è dell'Agenzia per la Mobilità, e sostanzialmente le entrate che sono previste per il gestore derivano dai contributi consortili e dalla vendita dei titoli di viaggio. Quindi i contributi consortili entrano, arrivano al gestore dal bilancio comunale, oltre che da risorse anche di tipo nazionale, mentre i titoli di viaggio, tutto quello che è alla vendita rimane al gestore. Pertanto se il Comune decide di stabilire una gratuità per alcuni servizi deve rifondere comunque al gestore quello che non incassa dall'utenza. Ecco, per la linea 80 vado un po' a memoria, per quello che è la sperimentazione del servizio, potrei essere non precisissimo ma ci vado molto vicino, sembra siano 100.000 euro più IVA, per tutto il periodo sperimentale da settembre fino a maggio.

Il Presidente:

Grazie. La Verlicchi, prego.

Commissaria Veronica Verlicchi (gruppo La Pigna, città – forese – lidi):

Intanto ringrazio per le risposte. Diceva prima l'assessore che in maniera molto, come dire, non mi viene un termine delicato, comunque è stato bravo nell'enunciare in particolare i costi che ovviamente sono quelli più bassi per l'attraversamento a piedi o in bicicletta rispetto a quelli dell'auto. Quindi è ovvio che se parametrizzo a quelli poi sicuramente ci sono residenti che utilizzano i servizi anche a piedi e in bicicletta, ci sono però anche quelli, ad esempio, faccio l'esempio di chi abita a Marina di Ravenna e utilizza il traghetto con l'auto per raggiungere il luogo di lavoro, che ad esempio è al Polo Chimico, quindi per, percorrere poi da Porto Corsini alla Baiona, eccetera. Per cui quelli in bicicletta sulla Baiona fanno un po' fatica ad andarci, almeno per ora, finché non la riqualifichiamo. Ma so che insomma c'è questo simpatico aggiornamento di questi giorni su questo progettone della Baiona, staremo a vedere. E lì ovviamente quando parliamo delle auto abbiamo costi ben diversi, perché l'assessore stesso accennava a 50 o 40, su base di 90 o 70 euro a seconda degli abbonamenti, che facendo proprio i calcoli, i conti della serva, insomma, sul 50 di costo euro diventano per 12 mesi 600. Mi corregga se sto sbagliando le valutazioni. Allora, lei diceva prima che le agevolazioni portano poi ad avere ad esempio 50 euro anziché 70 di abbonamento, giusto? Per l'abbonamento 30 giorni, auto e autocarri.

Ingegnere Corrado Guerrini:

L'abbonamento 30 giorni che in via ordinaria, costa 70 euro.

Commissaria Verlicchi:

Quello standard, no dico quello agevolato.

Ingegnere Corrado Guerrini:

Per i residenti 40. Mentre la tessera da 120 passaggi ordinario, 90 euro. Per i residenti, 50.

Commissaria Veronica Verlicchi (gruppo La Pigna, città – forese – lidi):

Perfetto. Va bene. Allora sui 40 euro facendo insomma il calcolo facciamo per 10 mesi, mettiamo che 2, uno stia in ferie, tra ferie, malattie, eccetera, sono 400 euro l'anno. Comunque non è proprio una cifra bassissima da, ecco, dire che è così agevolata. In più, ovviamente, uno questi soldi li spende per andare a lavorare, non per andare in pizzeria. Quindi diciamo che è costretto, non è una scelta. Ma quello che più mi porta a contestare la scelta dell'amministrazione, visto che l'assessore si è già, insomma, avventurato nell'esprimere quello che sarà poi il voto del Consiglio Comunale la prossima settimana, insomma, quando andrà in discussione quest'atto, ovvero che,

insomma, c'è una contrarietà rispetto alla proposta e quindi verrà bocciata dalla maggioranza. Intanto mi chiedo se, considerando il dato medio di utilizzo da parte dei residenti delle località che abbiamo detto prima del servizio di detto, e il costo medio di attraversamento, è stato fatto un calcolo dall'amministrazione? Cioè, mi spiego meglio, Assessore, se lei mi dice: no, non ci sono le condizioni economiche per coprire la gratuità, quindi dare noi ovviamente il mancato, incasso a Start Romagna, avrà fatto un calcolo, avrà detto: più o meno la cifra che dovremmo corrispondere a Start Romagna è questa. Vorrei sapere qual è. Perché se anche solo di poco inferiore ai 100.000 euro che date a Start Romagna per coprire la linea 80, neanche tutti i mesi l'anno, allora qui c'è un po' da discutere. Perché per dare seguito a una boutade elettorale del sindaco si danno 100.000 euro a Start Romagna.... con Start Romagna, neanche li prende, ci mancherebbe. Qualcuno appunto gli deve coprire il costo. E se non fosse così, saremmo i primi in sede di bilancio delle partecipate a contestare il fatto che, insomma, c'è un buco. Ma battute a parte, se il costo che avete, spero, valutato, per dirmi di no, è vicino o inferiore ai 100.000 euro, secondo me qui c'è un po' da discutere. Chiedo se questa valutazione è stata fatta. Presidente, scusi se dialogo così, ma così almeno evitiamo... l'avete fatta la valutazione di quello che dovrebbe essere il costo nel caso in cui questa nostra proposta trovasse accoglimento?

Assessore Massimo Cameliani:

Ma allora, la valutazione economica è stata fatta, ma è anche una valutazione prettamente politica. Cioè da parte di questa Giunta non è che il sindaco ha fatto una boutade elettorale, ha buttato lì la linea perché si doveva far bello nei confronti della cittadinanza. Ma rientra, e poi lo vedremo anche ampiamente in Commissione venerdì e nei Consigli Comunali prossimi, in una strategia complessiva - parlo della linea 80 adesso - di accesso del centro storico. Cioè, non è che noi ci siamo svegliati alla mattina e abbiamo detto prendiamo una linea, la facciamo gratuita perché ci dobbiamo far belli, prendiamo il premio della mobilità sostenibile a livello nazionale. A parte le battute, è stata fatta perché è legata la linea 80, parlo, a un tema di accessibilità al centro storico, di maggiore fruibilità al centro storico, che è legata a ben due azioni. Una, di cui abbiamo già parlato anche con lei, in un'interrogazione, poi ha presentato anche diverse mozioni legate al piano sosta, quindi alla sosta nel centro storico, e l'altra legata all'accesso del centro storico, quindi alle limitazioni legate alle ZTL. E' una linea sperimentale, quindi non è che noi abbiamo la Bibbia o una verità in tasca. Noi abbiamo voluto inserire questa tratta come sperimentazione perché, dal nostro punto di vista, e, lo si diceva anche prima, da parte anche di alcuni di voi, dobbiamo anche cambiare un po' le abitudini dei cittadini e anche dei cittadini di provincia, come nella città nostra di provincia, a utilizzare maggiormente il trasporto pubblico. Ricordo che, noi abbiamo fatto -e anche qui lo vedremo sempre in Consiglio Comunale - quindi a differenza di quelli che dicono che non siamo mai in Consiglio Comunale, io trascorro volentieri, ma quasi tutti i pomeriggi con voi nelle Commissioni e nei Consigli, quindi ci vediamo sempre. Quindi chi dice che non discutiamo mai, parliamo invece sempre di vari temi che poi si ricollegano. E quindi c'è tutto il tema anche dell'ex anagrafe, che anche lì vedremo in Consiglio Comunale, dove noi diciamo che, vogliamo riportare gli uffici e lo facciamo con un atto, con l'accordo con Ravenna Holding in centro storico, è quella la linea. E' una linea che serve, la linea 80, dal nostro punto di vista, sia per coloro che vengono dal Forese e devono venire in città, ma anche per quelli che devono attraversare la città in più punti e arrivare al centro storico. Perché adesso non abbiamo qui il volantino, ma comunque i punti di linea della linea 80 sono molteplici, che quella che ricordo parte dal parcheggio Bussato e arriva al Pala de Andrè e viceversa, che poi prosegue per Rido Adriano, ma poi lì è a pagamento. Faenza hanno fatto una sperimentazione simile, e ci sono voluti ben 3 anni affinché, ci fosse, diciamo, una presa di coscienza da parte della cittadinanza. Perché, come sono le abitudini, come si diceva prima, qualcuno di voi, non c'è l'abitudine a utilizzare l'autobus anche per i Ravennati. E, quindi, è importante per noi però, la linea 80 come accesso al centro storico. Il sindaco ha detto un'altra cosa anche in quell'assemblea, molto animata dove voi eravate presenti alla Camera di Commercio con i cartelli. Esatto, ci ricorda Moretti. Noi lì abbiamo detto che non escludiamo, l'ha detto il sindaco, altre ipotesi di sperimentazioni sulla linea 80 e sul trasporto pubblico. Perché, lo diceva bene, e lo ringrazio ancora Corsini e anche il Direttore Erbacci per la loro presenza e la loro esaustività. Ringrazio anche gli altri due Funzionari presenti. Come anche Start, giustamente, è un'azienda partecipata, e sta adottando delle sperimentazioni o delle visioni diverse, lo abbiamo visto, e hanno fatto una disamina molto attenta sul tema della selezione del personale e delle relazioni col personale. Così deve fare anche una pubblica amministrazione. Poi è discutibile dal punto di vista politico quello che dice, la Verlicchi che dice: no, 100.000 euro lì no, li dovevate mettere sul traghetto; è un suo punto di vista - o in un'altra fattispecie - noi riteniamo che sul traghetto, sul traghetto, al momento l'azione fatta dalla Giunta

precedente di riduzione per i residenti, perché per noi quello diciamo è il bacino di attenzione dei lidi nord di Ravenna, è importante. Là il 30% viene utilizzato anche da ciclisti e pedoni, ma anche, diciamo, la forma di abbonamento per gli autocarri è comunque un andare incontro alle auto e gli autocarri alle loro istanze. Dal nostro punto di vista quello è, diciamo, un buon compromesso, tra le istanze del servizio e andare incontro alle esigenze dei cittadini. Sul centro storico facciamo un altro ragionamento che è legato, diciamo, all'accessibilità del centro storico. Sono valutazioni, diciamo, politiche. Non abbiamo la verità in tasca, nessuno di noi ha la verità in tasca sul trasporto pubblico, perché avete visto anche tutte le tematiche legate al finanziamento, all'utilizzo. Cioè, oggi è stata anche una bella disamina dove la società Start ha potuto analizzare diverse questioni e analisi che non si riescono a fare in Consiglio. Noi, dal nostro punto di vista politico, non è che ci sottraiamo alle nostre responsabilità e vogliamo camuffare dei dati o delle valutazioni. Noi vogliamo dire che l'analisi fatta dalla Giunta precedente con la delibera ancora esistente, perché questa è una delibera che è ancora in vigore, che anche se noi la volessimo cambiare non la possiamo cambiare perché è valida fino al 31 di dicembre del 2026, ha quelle previsioni che secondo il nostro punto di vista, politico naturalmente, rappresentano un buon compromesso. Naturalmente non è che poi la politica va così. I dati che noi siamo in possesso, che sono quelli della frequenza e dell'utilizzo, dal nostro punto di vista vanno in questa direzione di riduzione o di, come possiamo dire, calmieramento della tariffa ordinaria del traghetto che collega Porto Corsini a Marina di Ravenna e viceversa.

Il Presidente:

Grazie, Assessore. Chiede di intervenire il Consigliere Moretti, poi ripeto, ricordo che ci sono delle risposte da dare anche a Beccari, eccetera. Prego, Consigliere.

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

Riparto un attimo anche se non è l'argomento, ma, devo dire che questa cosa della linea 80 è tornata fuori adesso con anche dei numeri che io non conoscevo e quindi volevo un attimo qualche informazioni in più, poi magari dopo una riflessione brevissima sulla mozione e sul traghetto. Ci diceva l'ingegnere, che, il Comune di Ravenna riconosce a Start per questo periodo di progetto all'incirca, parliamo all'incirca, circa 100.000 euro, più IVA, per questi 9 mesi, circa, dal 22 maggio sino al 31 maggio. A settembre? *(intervento fuori microfono)* Scusate, vabbè. Faccio una domanda, al Direttore o al Presidente, ma credo più per il Direttore, sul bilancio di -all'incirca, non voglio dati precisi, che magari non ce li ha neanche, perché forse non era argomento di oggi - sui 21 milioni circa, del 2024, che è l'ultimo bilancio disponibile di ricavi da vendita di biglietti, qual è la percentuale di quelli venduti nel Comune di Ravenna? Quanto pesano? 5 milioni? 8 milioni? 3 milioni.

Direttore Start Angelo Erbacci:

E' complessa, va ricostruita. Guardo la collega perché nei 21 adesso, per fortuna diventati 22...

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

Io ho dato il dato 24, che era 21,6.

Direttore Start Angelo Erbacci:

Sì, perché stiamo lavorando bene, quindi è cresciuto. Bisogna però nettizzarlo con le integrazioni tariffarie, con la manovra regionale, è un po' complesso da calcolare così su 2 minuti. Chiedo magari ad Alessandra se ha qualche riferimento in più.

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

Ad occhio, una cifra, i conti della serva, come si suol dire.

Assessore Massimo Camelianani:

Interessa un dato anche che poi nel bilancio comunale il contributo del Comune di Ravenna a Start per il trasporto pubblico, annuo per tutto il trasporto pubblico è di 2 milioni e 800.000 euro. Questo è un altro dato che...

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

No, mi interessa l'altro dato per un ragionamento che arriverò a fare.

Funzionaria Start Gotini Alessandra:

L'apporto commerciale, appunto, di Ravenna, allora, il bilancio integrato di Start Romagna 2024 è pubblicato sul nostro sito, quindi lo trovate nella sezione "amministrazione trasparente". Ci sono, appunto, tutta una serie di dati che riguardano anche la parte commerciale, passeggeri trasportati, quindi vedete un po' anche la proporzione. Adesso non abbiamo portato qui la slide, quindi lì potete vedere qual è l'impatto appunto lato commerciale anche del bacino di Ravenna.

Assessore Massimo Camelianì:

Lo portiamo anche in Consiglio Comunale

Funzionaria Start Gotini Alessandra:

Come si diceva, appunto, lì non trovate il dettaglio dei titoli, le ripartizioni, delle tipologie, perché poi appunto ci sono tutte queste specialità, e quindi ci sono titoli integrati, nelle varie tipologie. Quindi quello che viene dal pubblico, la quota di biglietto pagato del cliente non sempre, diciamo, è identificabile in maniera univoca. Ricordo anche la specificità che molti non sanno, magari del Comune di Ravenna, che c'è la possibilità di ottenere per i cittadini il rimborso dal Fondo Idrocarburi. Quindi, periodicamente escono delle finestre di rimborso. Quest'anno addirittura gli studenti che non usufruivano dell'abbonamento "Salta Su" gratuito della Regione, quindi che avrebbero dovuto pagare l'abbonamento per intero, hanno potuto beneficiare di un rimborso corso del 100%, le altre tipologie di abbonamento del 70%. Quindi ci sono, proprio per la specificità che ha Ravenna, anche delle opportunità importanti. Per cui, come dicevamo prima, è importante diffondere la cultura. Questo è un territorio che è anche favorito dalla possibilità di accedere, diciamo, con poca spesa, anche perché c'è questa opportunità in più. Quindi questo non vale per il traghetto perché invece lì i titoli sono impersonali e poi, soprattutto, sono sotto una soglia minima che non consente il rimborso perché le tariffe anche di abbonamento sono basse.

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

Va bene, allora intanto ringrazio di questi dati, ma mi avete fornito dei dati, veramente anche troppo per il ragionamento molto banale che vorrei andare un attimo a fare riguardo la linea 80. Non abbiamo quindi questo dato di quanto sui 21 milioni e mezzo vale i biglietti venduti nel Comune di Ravenna. Provo a dare io un dato, ma potrebbe essere anche del tutto sbagliato. Però calcolando che Start Romagna lo fa sul, diciamo, se non erro siamo nelle province di Ravenna, vabbè, che poi sono i Comuni in realtà, però sarebbero province di Ravenna, Forlì, Forlì-Cesena e, Rimini. Quindi diciamo sono 3 province ma 4 macro città, diciamo 4 Comuni, 4 Comuni grandi, poi dopo ci sono tutti gli altri sottocomuni. Comunque diciamo che potrebbe valere 5 milioni all'incirca la vendita dei biglietti sul territorio comunale di Ravenna. Prendo questo dato qua ma potrebbe essere anche del tutto sbagliato. Questo dato qua mi dice che a questo punto i 100 mila euro che vengono dati dal Comune di Ravenna per la linea 80 su base di 9 mesi, in realtà è come se fossero 148.000, 150.000, perché se facciamo la proporzione dal 22 maggio al 31 maggio sono 251 giorni su 365, quindi vorrebbe dire che sono 148 e rotti mila, diciamo 150.000 sempre per comodità. Quindi la mia domanda è, o meglio, la mia osservazione è: mi sembra che i 150.000 sui 5 milioni che io ho detto, che secondo me sono di meno proprio parlo di Comune di Ravenna, solo esclusivamente Comune di Ravenna secondo me ricavi da biglietti sul Comune di Ravenna e Start Romagna sono meno di 5 milioni. Quindi mi sento abbondante. Vorrebbe dire che mal contato la linea 80 vale per Start Romagna come biglietti, pensandoli come tutti i biglietti ordinari, quindi da tariffa da 1,30€ nella tariffa cittadina, valgono circa il 3%. Mi sembra veramente una percentuale molto, molto, molto elevata. Questo per dire che mi sembra tanto il contributo che viene dato da Comune di Ravenna per questo progetto pilota, chiamiamolo così, sulla linea 80. E quindi la domanda è, ma dato che non era argomento di oggi, magari ne riparleremo in altra occasione: se questi 100.000 euro che sono stati convenuti, se nascono da un conteggio di esperienza precedente che fa dire a Start Romagna: guarda, se mi dai 100.000 euro, sostanzialmente riesco a coprire riesco a coprire i mancati introiti per quella singola linea. A me, detti così, vi dico la verità, mi sembra tanto, ma ho fatto dei ragionamenti in termini assoluti, perché vorrebbe dire che solo alle linee 80 come biglietti ordinari, che in realtà poi non sono tutti biglietti ordinari, perché come diceva la dottoressa ci sono anche tanti abbonamenti, ci sono tante riduzioni, ci sono tante gratuità, quindi solo come biglietti ordinari vale un euro, vale il 3%. Calcolando che peraltro, sempre partendo da questo conteggio qua,

e qua il discorso però dopo diventa politico, ma ripeto, non è neanche argomento di oggi, vorrebbe dire che 100.000 euro più IVA, calcolato che il biglietto costa 1,30 euro, se non sbaglio, non lo so...

Funzionaria Start Alessandra Gotini:

1,50 il biglietto urbano. Dal 2023.

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

Ah, scusate, vabbè, avevo un dato sbagliato. Ma l'ho detto prima, ho detto sono 20 anni che non prendo un autobus, quindi non lo so. Comunque, €1,50 già comprensivo di IVA, che non so l'IVA sui biglietti quanto sia, ma immagino che sia il 22%?

Funzionaria Start Alessandra Gotini:

10%.

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

Ah, 10%, quindi non è un €1,35, vabbè, bisognerebbe fare lo scorporo. Comunque, quello che è, €1,30, sono circa, avevo fatto i calcoli su sull'1,30, saranno circa 80.000 corse ordinarie all'incirca, forse anche qualcosina di più, tra le 80-85.000 corse, bisognerebbe fare i conti. Che vorrebbe dire che sono circa per 251 giorni sono circa 350 corse, 350 biglietti ordinari gratuiti di media, come se ogni giorno ci fosse lo stesso numero di persone, 350 biglietti gratuiti di media sulla linea 80. Io ho l'impressione, Assessore, che queste 350 persone che prendono l'autobus linea 80 per venire in centro e, ripeto, è una media che va dal lunedì alla domenica per tutti i 251 giorni del progetto pilota, non vi siano. Aggiungo altro, inoltre, e concludo sul punto, perché poi ne avremo sicuramente modo di parlarne, che questo progetto pilota, che lei dice non ha nessuno la verità in tasca, e ci mancherebbe altro, e questo non abbiamo la sfera di cristallo e tutto quanto, sta costando al Comune di Ravenna 400 euro al giorno. Il costo giornaliero per Ravenna è 400 euro al giorno. Saranno i posteri e conteggi finali a dire se questo progetto è stato una bella pensata, piuttosto che, come pensa e come penso anch'io, devo dire la verità, la consigliera Verlicchi è stata più, diciamo, una promessa mantenuta elettorale, ma una promessa mantenuta da parte del sindaco. Però analizzata così, al singolo dato, specifico giornaliero mi sembra veramente un bell'importo. Per un qualcosa, e qua mi ricollego e poi vado a conclusione, anche perché credo che dopo la Verlicchi voglia giustamente intervenire, che deve andar via, ma veramente 2 minuti, e così mi ricollego: il discorso mozione traghetto Marina di Ravenna. Perché se da un lato abbiamo la linea 80 che è un progetto pilota è tutto un se, è tutto un ma, vedremo i risultati, e ha un costo, importante giornaliero per il Comune di Ravenna, importante. Dall'altra parte invece, quantomeno, quantomeno per i residenti e per i lavoratori, dico, senza voler magari troppo esagerare nell'allargare la platea, quantomeno inizialmente, quantomeno per residenti e lavoratori, dico io, ma questo è un pensiero mio, magari residenti, lavoratori che danno dimostrazione che per andare, che hanno un beneficio a prendere il traghetto piuttosto che fare il giro lungo dal ponte mobile. Perché secondo me per aver poi la gratuità non basta essere residente o lavoratore. E' chiaro, se uno è residente a Marina Romea e deve andare a lavorare a Marina di Ravenna, questo va da sé che c'è l'interesse e secondo me ci sono tutti i crismi affinché quel titolo di viaggio venga reso gratuito. Se invece io ti devo dare il titolo gratuito solo perché te sei residente, perché magari soprattutto nel periodo estivo, pace bene, hai piacere di farti la passeggiata a Marina di Ravenna piuttosto che a Marina Romea, allora alt un passo, perché allora sulla base di questo dovremmo dare tanti altri sconti o, esenzioni a tante altre persone. Ad esempio penso anche, ma in questo caso mi vede coinvolto, a chi vive in centro città. Sulla stessa base dico, ma scusa, io avevo la casa, sono residente in centro città, perché devo pagare il permesso che prima peraltro pagavo 20 euro ogni 3 anni, adesso lo devo pagare 50 euro ogni anno? Quindi si allargherebbe un discorso. Però effettivamente uno che necessariamente deve prendere quel traghetto perché per motivi di residenza, collegati magari a motivi di lavoro, o ad esempio uno abita a Marina Romea che, non so, mia ignoranza, chiedo scusa, non so se c'è la scuola elementare, e allora deve portare il bambino alla scuola elementare di Marina di Ravenna, ma anche se ci fosse, preferisce mandarlo lì a Marina di Ravenna, allora io credo che lì ci sarebbe un interesse, ci sarebbe un conteggio tangibile e ci sarebbe un ritorno per questa classe, diciamo, classe di cittadini esclusiva, chiaramente, che potremmo contare naturalmente, che però ci sarebbe un ritorno sicuramente per queste persone, con un costo, credo, immagino, ben più contenuto per il Comune di Ravenna dei 100.000 euro che vengono dati a Start Romagna; ma non me ne voglia Start Romagna perché tanto Start Romagna ne avrà chiesti

100 perché ritiene che su quella linea lì ne avrebbe incassati altrettanti 100, o forse addirittura ha fatto uno sconto, o non lo so, ma questo magari lo impareremo nelle prossime puntate. Che però vengono dati per un progetto che, per carità, ormai è partito, vedremo i risultati, ma mi sembra, al momento che non dia dare i risultati sperati, o quantomeno è stato presentato dal nostro sindaco per cercare di rinvigorire il centro città. Secondo me è, invece un'iniziativa che va proprio a svuotare ulteriormente il centro città e a rinvigorire piuttosto i centri commerciali delle cooperative RED dell'Emilia-Romagna. Grazie.

Il Presidente:

Grazie consigliere. Prego, consigliera Verlicchi.

Commissaria Veronica Verlicchi (gruppo La Pigna, città – forese – lidi):

Grazie. Sì, non va dimenticato che ad oggi ancora ci sono numerosi servizi presenti solo a Marina di Ravenna e non dall'altro lato del canale, quindi Porto Corsini a Marina Romea, e questo costringe residenti di Casalborgorsetti, Marina Romea, Porto Corsini a prendere il traghetto anche per poter accedere ai servizi che vengono erogati a Marina di Ravenna. Ecco perché l'importanza della gratuità per i residenti. Ma al di là di questo, perché sicuramente si possono fare diverse considerazioni, ci mancherebbe, ciò che un po' mi stupisce, o meglio, non mi stupisce ma mi rammarica, perché, insomma, noi consiglieri comunali, come ben sanno i colleghi, non abbiamo compensi mensili, che ci portano a dire che possiamo fare di questo ruolo una professione, come invece succede magari per gli assessori, almeno pro tempore. E, quindi ovviamente impieghiamo il nostro tempo per elaborare delle proposte che, mi dispiace dirlo, vengono poi bocciate con un battito d'ali senza neanche argomentarle. Cioè, ora, che l'assessore mi dica: abbiamo fatto una considerazione politica, per dire, di bocciare questa mozione, ma non una considerazione economica, mi lascia un po' interdetta. Poi io posso capire che politicamente uno dica anche se mi costa un euro alla Verlicchi non glielo concedo, come se dovesse farla gratuita a me. Io non sono né di Marina né dei Lidi, abito qua in centro, quindi non ne usufruirei. Ma, una valutazione economica: quanto costa Start Romagna il servizio in base al numero medio dei residenti che lo utilizzano, bla bla bla? Quanto dovrei dare a Start Romagna che sia sostenibile la gratuità? Sì ce la faccio, o no non ce la faccio come Comune, decido se accettare questa proposta, accettarla parzialmente o non accettarla. Invece dire una considerazione politica perché non si può fare e poi non mi spiega perché, mi lascia un po' l'amaro in bocca, non tanto a me ma forse anche a molti residenti delle frazioni dei Lidi che sono coinvolti. Però purtroppo vedo che questo è un po' l'andazzo degli ultimi anni. Sul paragone con la linea 80 che ha fatto anche lei, Assessore, allora, la linea 80, lei dice, serve per rinvigorire un po' il flusso delle persone in centro storico. Francamente, bastasse la gratuità di una linea del trasporto pubblico locale, ci farei la firma anch'io. Purtroppo non basta, anzi ci vuole ben altro, come non basterà ma ne parleremo aprire gli uffici di Ravenna Holding e Ravenna Entrate nell'ex Anagrafe. In realtà sostengo nuovamente, lo ribadisco, che questa scelta sia stata una scelta, che è stata figlia di una promessa fatta per far scalpore in campagna elettorale, anche perché ricordo molto bene le parole del sindaco in quell'occasione, disse: ci saranno linee gratuite. Non disse l'80, l'80 è saltato fuori dopo, dopo che è stato eletto. Me lo ricordo benissimo. Senza dire come sarebbero stati coperti i costi, senza dire quali, senza dire il perché. No, ma così, perché così, insomma, giusto che ci sia la gratuità del servizio in alcune linee. Poi si viene a scoprire che è la linea 80. La linea 80, che è vero che passa dal centro storico, ma è anche vero che arriva al parcheggio del centro commerciale più importante di Ravenna. Voi dite: ah, ma perché quello è un parcheggio, uno parcheggia l'auto lì e da lì, e quindi va in centro storico. E allora perché non avete fatto il parcheggio di Cinema City? Con un parcheggio si lascia l'auto lì, si prende... no, si devia, la linea 80 non so se ci passi, nel caso si utilizza la deviazione della linea 80 o un'altra linea dedicata, fate quello che volete, e li portiamo in centro storico da là. Ribadisco, la scelta è stata mirata per intanto favorire l'afflusso di gente all'Iper, che ogni tanto langue un po' negli incassi, e sicuramente, ripeto, per dire beh, Barattoni l'ha detto: diamo un seguito a questo. E ritengo che ma non voglio ovviamente parlare per conto di Start Romagna, l'abbia anche un po' subito, almeno gli avete dato qualcosa per mitigare, insomma, questo sforzo, questo sacrificio che ha dovuto fare. Al di là di questo, io credo che una agevolazione ulteriore ai residenti delle località dei Lidi che si trovano a dover utilizzare il traghetto, con tutte le difficoltà del servizio che abbiamo detto prima, quindi non è neanche un servizio eccellente ad oggi. Non lo sarà mai del tutto, anche perché appunto si trova a dover effettuare il servizio su un canale commerciale, e quindi per forza ci saranno sempre ritardi o comunque corse che subiranno insomma dei disservizi. Io credo che si possa fare, credo anche che vada fatta comunque una valutazione ben più approfondita rispetto a: abbiamo fatto una valutazione politica, la bocciamo. Francamente, ripeto, mi cascano un po' le braccia,

ma ahimè, forse non ho ancora fatto l'abitudine. Il problema è il mio, non è il vostro. Mi auguro che per quando verrà in discussione in Consiglio Comunale qualche dato invece di tipo numerico salti fuori dall'amministrazione comunale e non solo valutazioni politiche. Annuncio al Presidente più che altro, solo per dire che ritengo che la discussione di oggi sia stata molto proficua. Cioè, anche Start Romagna ci ha fornito informazioni sul servizio, secondo me molto utile. Quindi ringrazio anche la Presidenza per aver organizzato questa Commissione. E quindi, anche in base alle informazioni che ci sono state date, desidero sospendere la mozione, però credo che lei, Presidente, debba chiedere lo stesso un parere, essendo una mozione, appunto.

Il Presidente:

Possiamo usare il metodo che abbiamo usato di recente con Ancisi, cioè invitare tutti a esprimersi in Consiglio.

Commissario Alvaro Ancisi (gruppo Ancisi – Lista per Ravenna):

Esatto, sono d'accordo. E per fare alcune modifiche, poi quando sarà ovviamente il momento, in conferenza i capigruppo, comunicherò insomma la l'intenzione di rimetterla in discussione, quindi portarla in Consiglio Comunale. Intanto ringrazio tutti e soprattutto sotto il Dottor Erbacci e il Dottor Corsini, la dottoressa, scusate, non ricordo tutti i nomi, che sono intervenuti. Grazie.

Il Presidente:

Grazie, consigliera. Erano rimaste secondo me alcune domande generali sul traghetto. Una considerazione l'aveva fatta la consigliera Beccari, che peraltro penso stia lasciando la seduta. Allora io la vedo ancora su Consigli Cloud, ma... ah, la ascolta la Venturi. Ecco, se la vuole ripetere perché vedo che c'è qualche dubbio sulla domanda.

Commissaria Michela Venturi (gruppo PD):

Allora la domanda della consigliera era: considerato il servizio essenziale del traghetto per le località dei Lidi Nord è possibile ridurre i tempi di attesa quando non vi è transito navale in corso?

Il Presidente:

Io a questo punto ne approfitto per fare anche io una domanda tecnica, così danno una risposta unica sull'argomento. Uno degli ulteriori appesantimenti sul servizio traghetti è arrivato circa 3 anni fa quando una delibera della Capitaneria di Porto ha stabilito che da 3 file di auto se ne potevano mettere solo 2, soprattutto nel traghetto grande, quello che, che prevedeva 3 file. Ecco, io chiedo se su questo Start, abbia avviato delle ulteriori interlocuzioni con la Capitaneria per vedere se questa delibera, che per anni non è apparsa necessaria, potesse essere rivista. Perché è ovvio che così entrano sul traghetto molte meno auto, soprattutto di prima, e questo aumenta il numero delle auto in fila, eccetera eccetera eccetera. Quindi direi che posso unire la mia domanda a quella della collega Beccari e fermarmi qui e non ho altri interventi prenotati.

Direttore Start Angelo Erbacci:

Allora, provo a dare qualche elemento, unendo un attimo i vari quesiti. Parto dall'ultimo, che poi si legava anche il primo, sull'aspetto delle, diciamo, complessità all'interno del traghetto, quindi da 3 a 2 file e quello che possiamo fare, quello che stiamo facendo. Sì, questa è una complessità che vive l'utenza, ma la viviamo anche noi, perché questo passaggio ovviamente ha reso più complessa l'operatività del servizio, ha ridotto la nostra capacità di servizio all'utenza, ha ridotto anche quella che è la nostra, come dire, i nostri ricavi, perché erogiamo meno servizio. Nasce da, appunto, una presa di posizione, penso corretta, da parte dell'autorità, in questo caso la Capitaneria, nella quale ovviamente non posso entrare in merito, non entro in merito, posso solo constatare che effettivamente abbiamo dei traghetti - dopo do anche qualche dato - che sono sostanzialmente uno l in servizio dal '90 e uno dal '96. E' noto a tutti che in questi oltre 25 anni, no, di più, 30, 35 anni, c'è stata anche un'evoluzione delle configurazioni delle automobili, purtroppo, che si sono allargate. E quindi ci sono anche delle complessità specifiche in termini di dimensioni, di larghezza delle auto, che stanno più fisicamente nelle 3 corsie. Quindi, punto di vista tecnico dell'ente di controllo, su cui non entro in merito, ma è anche coerente con quella che purtroppo è un'evoluzione, diciamo, dei mezzi di trasporto. Per cui noi questo lo stiamo subendo come problematica. Che cosa abbiamo fatto? Sostanzialmente, nel nuovo, diciamo, bando del traghetto che stiamo progettando, che qui

rispondo un po' alla seconda e terza ma anche alla prima domanda, che per noi è la prima iniziativa di innovazione del servizio traghetto, è per forza di cose il traghetto che stiamo progettando, se non altro perché è un investimento, come ricordava il Presidente, l'Assessore, da oltre 6 milioni di euro, per cui assolutamente rilevante. Sostanzialmente i requisiti del nuovo traghetto comprenderanno, lo dicevo prima, ma lo rileggo un attimino nel dettaglio, una capacità di trasporto che dovrebbe attestarsi oltre a 200 passeggeri anche a 25 autovetture, per cui su 3 corsie, per cui assolutamente ben superiore alla capacità attuale. Attualmente, lo dicevo prima, abbiamo i 2 traghetti Balena d'Azzurro, sono entrambi alimentati a diesel, quindi ci sarà un'evoluzione appunto sull'elettrico. Sono traghetti ormai datati, perché, ri-cito quello che ho detto poc'anzi, uno del 1990, uno in servizio dal '96, sono lunghi 24 e 29,5 metri e larghi 9 e 8,5, metri. Sostanzialmente la nuova configurazione avrà dei benefici oltre, come dicevamo poc'anzi, di capienza e maggior versatilità interna, avranno ovviamente minori emissioni, poi trattandosi di mezzi nuovi avranno sicuramente una migliore gestione dal punto di vista manutentivo. Oggi subiamo anche periodicamente delle normali attività di fermo mezzi legate a tutte le manutenzioni che per forza di cose deve andare ad operare su mezzi che hanno 30 e 36 anni, per cui questo, come dire, è ovvio, è normale. Per tornare ai temi invece relativi alle altre iniziative per ridurre i tempi di attesa, allora, questo pure è un tema altamente complesso perché, l'ha citato bene il Presidente, è un servizio che vive di criticità operative e logistiche assolutamente elevate, prettamente legate all'aspetto, e anche qui non entro in merito ma vi fornisco solamente dei dati, degli elementi, che è, diciamo, quel natante che sostanzialmente non ha mai la precedenza negli attraversamenti del Canale Candiano per le navi crociere, ma anche per altre navi. Poi appunto questo lo sapete voi meglio di me, che non sono del territorio. Cioè mi raccontavano anche di un importante incidente che ci fu, che questo ha aumentato il livello, come dire, di sicurezza, di salvaguardia, quindi andando a definire delle prescrizioni di distanza dai mezzi di passaggio prima che possa passare il nostro mezzo, anche successivamente al passaggio del mezzo, quindi al passaggio della barca che passa dal Canale Candiano, quindi alla creazione dell'eventuale onda di ritorno. Che cosa vuol dire? Questo impatta enormemente sull'utenza in termini di puntualità e di possibilità di previsione delle frequenze di passaggio, perché ovviamente non siamo in grado noi a determinare a priori quelle che sono la pianificazione, le tempistiche effettive di passaggio degli altri natanti, nel canale. Quindi, il tema di riduzione dei tempi d'attesa, con mezzi in transito al canale del Candiano ma questo non era al quesito, ma giusto per allargarlo un attimo, è di complessa gestione perché dipende da eventi che non riusciamo a, come dire, gestire noi finché non venga data una diversa priorità di passaggio al traghetto. Ma questo sinceramente lo escluderei come evento. E quello che noi sicuramente possiamo fare come riflessione di concerto col Comune è quello di valutare anche eventualmente delle modalità di accesso, di bigliettazione alle rampe più tecnologiche, più efficienti. Personalmente penso che questo comunque non vada così a contribuire sulle tempistiche di attesa, perché le tempistiche di attesa in gran parte sono legate al passaggio delle altre navi. Cioè, per essere più chiaro, noi potremmo costruire anche un sistema di bigliettazione automatica con il sistema tipo Telepass. Possiamo farlo, un investimento. A noi sta sicuramente ridurre, automatizza la complessità, un costo. Non penso, questo da, come dire, punto di vista tecnico, che vada alla fine ad incidere in maniera così sostanziale sulle tempistiche, finché hai un problema a monte così ampio legato, appunto, alla non possibilità di pianificare le frequenze. Quello che noi facciamo sul periodo estivo, facciamo nei momenti dedicati, è quello di creare tutti i potenziali potenziamenti, quindi utilizzare due traghetti sostanzialmente, non dico in contemporanea, ma quasi, nei momenti di previsione di maggior flusso di persone. Quindi questo sicuramente col nuovo traghetto, che avrà, una minor necessità di manutenzione, sicuramente lo faremo.

Il Presidente:

Grazie. C'è il Consigliere Moretti, prego.

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

No, parlando adesso di tempistiche, di tempi, perché è evidente che quello del passaggio delle navi, insomma, è un qualcosa che fa perdere tempo, mi chiedevo, magari dico una cavolata pazzesca, avete mai pensato, ma lo chiedo più forse all'assessore che a Start Romagna, perché Start Romagna eroga il servizio, insomma, di traghetto, quindi forse sarebbe più una cosa da pensare da parte del Comune, oppure gliela do come idea, che magari così lo fanno assessore per i prossimi 50 anni, se va in porto: una sorta di struttura galleggiante da inserire nel Candiano, una struttura galleggiante, naturalmente non fissa, che permette che una sorta di apertura adesso, tipo Venezia, quella che porta al cimitero o adesso mi sfugge il nome, ma quella è una struttura peraltro molto, molto lunga, che

viene montata solo in determinati momenti dell'anno, credo in concomitanza con la festività dei santi e dei morti, insomma, credo. Però nel mondo ce ne sono delle altre, perché le ho viste. E praticamente sono strutture galleggianti, come pensiamoli, come se fossero dei traghetti messi in fila che permettono a tutti gli effetti vengono sfruttati come se fossero un ponte a tutti gli effetti. Naturalmente, qual è la peculiarità di queste strutture qua? Che laddove, e sappiamo che spesso c'è la necessità che passino delle navi in transito nel Candiano per entrare e per uscire. Naturalmente sono motorizzate e quindi con una manovra, con un tempo che poi alla fine della fiera non sarebbe altro che il tempo che il traghetto deve star fermo, tanto per essere chiari, e quindi non si può veicolare, diciamo, all'interno del Candiano, vanno ad aprirsi e permettono il passaggio delle navi. Però è una struttura che nel tempo, secondo me, forse la spesa potrebbe essere ingente. Adesso non ricordo esattamente quant'è da lato a lato la larghezza del Candiano, non me lo ricordo. Non so se ce l'avete come dato. *(intervento fuori microfono)* 80? Stavo dicendo un centinaio di metri. Vabbè, sì, infatti andavo ad occhio. Un centinaio di metri. Io credo che quantomeno potrebbe essere pensata, sarebbe chiaramente un investimento, ma credo che è un investimento che dal punto di vista anche l'elettrico, il traghetto elettrico che arriverà nel 2028-2029 sarebbe, diciamo, a impatto zero, ma questo ancora meno. Perché praticamente avresti una struttura solo che si deve aprire, come poi sostanzialmente si apre il nostro ponte mobile, né più né meno, solo che il ponte mobile, che sappiamo benissimo tutti quando si deve aprire, per fortuna le rare volte che si deve aprire, che disagi dà alla cittadinanza di Ravenna. Quello, essendo una sorta poi adesso io non è che sono ingegnere navale, quindi non so neanche come funziona, però credo che sia una cosa veramente abbastanza veloce, ecco, non molto veloce, non credo che ci vogliano 10 secondi, però abbastanza veloce, permetterebbe di creare questo passaggio, ma garantirebbe ad esempio, di notte, soprattutto penso nel periodo estivo dove c'è un maggior afflusso di persone, di avere sempre il nostro, diciamo, ponte galleggiante con le persone che possono andare avanti e indietro. Sarebbe sicuramente un investimento, ma sarebbe un investimento che permetterebbe, credo, adesso io lo butto lì così, eh, perché va fatto tutto uno studio, e se vi sarà interesse da parte vostra evidentemente di guardarci, però risolverebbe di gran lunga queste problematiche qua, e sarebbe una struttura che toglierebbe per sempre tutte queste problematiche qua. E credo anche che, per Start, mi permetto, non voglio farvi conti in tasca, ma non credo che sia un servizio così redditizio quello del traghetto per Start Romagna. Nel senso che secondo me se a Start glielo tirate via gli fate solo un favore, tanto per essere chiari. Credo, eh, però adesso non conosco i numeri, ma mi viene da pensare questo. Vabbè, niente, insomma volevo condividere quest'idea qua. Adesso comunque so che ce ne sono al mondo, farò una ricerca e poi avrò modo di darli all'assessore per condivisione.

Il Presidente:

Sì, se mi posso permettere, credo che il problema lì sia l'Autorità Portuale, la quale non vuole restringere minimamente il canale neanche per... però qui sto dicendo una cosa così, generica. Se qualcuno vuole rispondere a Moretti, gli do la parola, altrimenti io mi avvio alla conclusione.

Commissaria Patrizia Francesconi (gruppo Progetto Ravenna):

Alberto, scusami, volevo ringraziare gli intervenuti. Io devo scollegarmi, ringrazio tutto lo staff di Start e tutti quanti, ma ho un impegno che è sopraggiunto. Grazie, scusami.

Il Presidente:

Grazie alla consigliera Francesconi. Beh, non vedo, come dire, in particolare verve sugli interventi. Quindi io però devo sottoporvi il parere alla mozione Verlicchi, la quale come ben sapete...

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

Ma abbiamo detto che andiamo tutti in Consiglio?

Il Presidente:

Non abbiamo detto.

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

Ah, ok.

Il Presidente:

Il Presidente ha proposto ai commissari...

Commissario Pietro Moretti (gruppo FDI):

In Consiglio.

Il Presidente:

...visto che la consigliera ha preannunciato una modifica, di fare un'espressione generale in Consiglio, però se i commissari decidono diversamente, è giusto chiederglielo.

Viene quindi espresso il seguente parere:

PD 7/2026 Mozione Verlicchi: *“Gratuità del servizio di traghetto tra Marina di Ravenna e Porto Corsini per i residenti e lavoratori delle località di Marina di Ravenna, Porto Corsini e Marina Romea”*.

Gruppi Consiliari presenti	Parere
Gruppo Partito Democratico	IN CONSIGLIO COMUNALE
Gruppo Fratelli d'Italia	IN CONSIGLIO COMUNALE
Gruppo Ancisi – Lista per Ravenna	Non pervenuto
Gruppo Lista per Ravenna – Lega – Popolo della Famiglia	IN CONSIGLIO COMUNALE
Gruppo Forza Italia	IN CONSIGLIO COMUNALE
Gruppo Movimento 5 Stelle	Non pervenuto
Gruppo La Pigna – Città, Forese e Lidi	IN CONSIGLIO COMUNALE
Gruppo Alleanza, Verdi e Sinistra	Non pervenuto
Gruppo Partito Repubblicano Italiano	Non pervenuto
Gruppo Ama Ravenna	IN CONSIGLIO COMUNALE
Gruppo Viva Ravenna	Non pervenuto
Gruppo Progetto Ravenna	Non pervenuto

Presidente:

Bene, ringrazio tutti per essere intervenuti. Auguro buon lavoro a tutti e buona serata. La seduta è tolta.

I lavori hanno termine alle ore 18,52

Il Presidente Commissione 5 – f.to Alberto Ancarani

Segretaria Commissione 5 – f.to Federica Tomiati