

**COMUNE DI RAVENNA**

Commissione Consiliare n.5 “Bilancio, Partecipate, Personale, Patrimonio”

Piazza del Popolo, 1 – 48121 Ravenna

Mail: segreteria commissioni@comune.ra.it

Verbale seduta Commissione n.5 del 20/02/2020

Approvato in C.5 il ...25 maggio 2020

Il giorno giovedì **20 febbraio 2020** alle ore 16.00 si è tenuta, presso la sala del Consiglio comunale, Residenza municipale, la seduta della Commissione consiliare n. 5 “Bilancio, Partecipate, Personale, Patrimonio” per l’esame del seguente o.d.g. :

1. Eventuale approvazione verbali sedute precedenti;
2. esame delibera PD 34/2020 “Aggiornamento D.U.P. 2020/2022: variazioni al bilancio, al piano investimenti e al programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2020/2021 di importo pari o superiore a €40.000,00 ai sensi dell’art. 21 del D.Lgs n. 50/2016 servizio mobilità e viabilità relativamente a acquisto di veicoli elettrici, di biciclette a pedalata assistita e servizio di bike sharing.
3. Varie ed eventuali

C5

Cognome e nome	Delegato: Cognome e nome	Gruppo consiliare	presente	ora entrata	ora uscita definitiva
Alberghini Massimiliano	-	Gruppo Alberghini	NO	/	/
Ancarani Alberto	-	Forza Italia	SI	16.00	17.45
Ancisi Alvaro	-	Lista per Ravenna	SI	16.00	17.45
Casadio Michele	-	Italia Viva	SI	16.00	17.45
Distaso Michele	-	Sinistra per Ravenna	SI	16.00	17.45
Francesconi Chiara	-	PRI	SI	16.50	17.45
Gardin Samantha	-	Lega Nord	SI	16.00	17.45
Mantovani Mariella	-	Articolo 1	NO	/	/
Manzoli Massimo	-	Ravenna in Comune	NO	/	/
Panizza Emanuele	-	Gruppo Misto	SI	16.00	17.45
Perini Daniele	-	Ama Ravenna	SI	16.00	17.45
Quattrini Silvia	-	PD	NO	/	/
Tardi Samantha	-	CambieRà	SI	16.00	17.45
Valbonesi Cinzia	-	PD	SI	16.00	17.45
Verlicchi Veronica	-	La Pigna	NO	/	/
Margotti Lorenzo	-	PD	SI	16.00	17.45

I lavori hanno inizio alle ore 16.22

In apertura **Samantha Gardin**, presidente C5, invita ad osservare un minuto di raccoglimento in ricordo di Giovanna Baroni, recentemente scomparsa, propositiva esperta della Commissione, conosciuta e stimata per il costante impegno nel mondo del volontariato e dello sport.

L'assessore **Roberto G.Fagnani** sottolinea come quella oggi in esame sia una delibera assai tecnica, significativa soprattutto in tema di mobilità sostenibile e, quindi, di approvazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile; l'Amministrazione sta lavorando, appunto, per attuare quelli che erano, e che sono, gli atti di pianificazione di "quel Piano". Uno di questi sicuramente riguarda gli incentivi per quanto riguarda l'uso delle biciclette.

Si è parlato più volte di 'alcuni' di questi progetti. Vi era stato, ad esempio, un privato che, tempo fa, aveva messo a disposizione un servizio di "bike-sharing" moderno, con tecnologie innovative rispetto al passato, poi "questo privato non ha dato seguito all'investimento per problemi suoi", ma l'Amministrazione, comunque, si è mossa, si è attivata per cercare di dare risposta ad un servizio assai utilizzato nel "nostro" territorio.

Contemporaneamente in un progetto che vuole andare, in qualche modo, a collegare quelli che sono i porti del nostro territorio – Marina - Porto Corsini -l'antico porto di Classe e la Darsena – "ci" si è dati da fare mossi per dare esecuzione ad un progetto di mobilità con bicicletta "a pedalata assistita": di fatto, con "questa, delibera andiamo" a modificare il DUP 2020-'22 e ad operare una variazione di bilancio nel Piano investimenti e nel programma biennale degli acquisti di forniture e servizi di importo superiore a 40.000 euro.

Parliamo di una delibera modesta, dal punto di vista degli importi e delle risorse in gioco, cerca di chiarire il dirigente **Camprini**, però comporta la modifica di "tanti strumenti" quali, ad esempio, il Piano degli investimenti, il Programma biennale degli acquisti forniture e servizi e, appunto, il bilancio in generale.

Tramite la Regione Emilia Romagna, relativamente al servizio di "ricerca - innovazione-energia - economia", sono stati concessi al Comune di Ravenna contributi per 402.000 euro per le infrastrutture e 141.000 euro per l'acquisto di veicoli elettrici: il tutto in attuazione 'a' (meglio -di- ma oggi nel linguaggio burocratico, giuridico, amministrativo si tende ad accettare anche -a- NdR)) un protocollo d'intesa tra Regione Emilia - Romagna Ministero dello Sviluppo Economico e Ministero dell'Economia e Finanze. Quindi gli argomenti fundamentalmente sono due: 1) uno che riguarda i veicoli elettrici e 2) l'altro il servizio di bike - sharing.

Circa il primo, acquisto di veicoli elettrici, nel 2019 è stato avviato, tramite una procedura negoziata, l'iter per l'acquisto di sei auto elettriche: procedura non portata a compimento in quanto la prima richiesta offerta presentata sul MEPA non ha avuto seguito per la mancanza di rispondenza da parte del mercato degli operatori economici.

Di conseguenza "dobbiamo" riavviare l'iter per perfezionare, appunto, "questa" procedura negoziata mediante il ricorso al mercato elettronico della P.A..

Pertanto è previsto che l'affidamento debba essere effettuato entro il 2020, rientra nell'ambito del settore delle forniture "veicoli elettrici", per un totale di 141.000 euro a base d'asta poi, ovviamente, vi sarà l'importo vero e proprio di aggiudicazione. Si è data comunicazione di "questa", gara, avviata con esito infruttuoso, alla Regione Emilia - Romagna, chiedendo una proroga al 31 agosto 2020, quale termine ultimo per l'emissione dei mandati di pagamento – per perfezionare il contratto, per "avere" l'acquisto e liquidare il soggetto aggiudicatario. La richiesta è stata accolta dalla Regione ed è stata confermata pure la concessione del contributo regionale.

Quindi per il tema dei veicoli elettrici, si chiede di inserire per l'annualità 2029 "questo" intervento, ponendolo anche nel programma biennale degli acquisti forniture e servizi.

Il secondo argomento riportato in delibera interessa il servizio bike-sharing e la fornitura di biciclette a pedalata assistita.

Per questo intervento è stata avviata una procedura di gara, attualmente "siamo" in fase molto prossima alla determina di aggiudicazione si è verificato un prolungamento di termini causa la

necessità di operare un soccorso istruttorio privato in sede di gara e la successiva verifica della congruità dell'offerta.

“Questo” servizio prevede un valore stimato d'appalto di 304.000 euro; si tratta di un servizio di bike – sharing vero e proprio, strutturato mediante 24 mesi di prestazioni obbligatorie, estensibili a 48 mesi per le prestazioni opzionali.

Il servizio, ovviamente, prevede la messa in disponibilità di un numero di biciclette pari a 200 biciclette a pedalata “muscolare”, a base in d'asta, incrementabili in relazione all'offerta tecnica presentata, oltre all'acquisto di biciclette a pedalata “assistita” e queste sono in numero pari a 40, anch'esse implementabili in seguito all'aggiudicazione della gara. Queste ultime diventeranno di proprietà del Comune, mentre per le biciclette a pedalata muscolare la proprietà rimarrà in capo all'aggiudicatario che, ovviamente, dovrà procedere alla gestione e al mantenimento in esercizio sia dell'uno che dell'altro gruppo.

Per gli importi parliamo di una spesa complessiva per 24 mesi servizio più la fornitura della bici più disponibilità della bicicletta a pedalata muscolare per 224.735 euro, di cui 146.400 euro sono il servizio per le muscolari, mentre gli altri restanti 78.385 per le biciclette a pedalata assistita.

Il tutto è finanziato tramite risorse del Ministero dell'Ambiente, da un finanziamento di progetto europeo SUTRA e da risorse PRUSST: non necessita di risorse comunali.

Alberto Ancarani ritiene utile che venga sviluppato un quadro un po' più ampio di questa scelta politica, condivisibile nei fini, ma su cui occorrerebbe qualche dettaglio in più.

Non è chiaro le sei auto elettriche chi le debba usare “Sono sharing pure quelle oppure sono per gli uffici comunali?” Qual è lo stato dell'arte relativo a questi sistemi di mobilità sostenibile, anche rispetto alle prospettive future e agli eventi passati.

Una domanda, poi: corrisponde al vero che esistono in un magazzino delle biciclette a suo tempo pagate dalla Emilia Romagna e date a vari Comuni, tra cui il nostro, e mai utilizzate poiché noi avevamo già il vecchio servizio con le bici rosse e gialle, autonomamente finanziato?

Questa ‘leggenda’ apparve su Ravenna e Dintorni cartaceo, può essere smentita categoricamente?

Ancora, quindi noi, come Comune affidiamo, con tutte le procedure più idonee, un servizio di bike-sharing: questo significa, in qualche modo, che “se arrivasse una società qualunque e decidesse di mettere a sua volta a disposizione dei cittadini ravennati il proprio servizio, senza dover passare per forza dal sistema promosso dal Comune, questo le sarebbe impedito e/o dovrebbe confrontarsi con questa società?” Probabilmente no.

In generale, qual è il “rischio d'impresa” dell'Amministrazione comunale? o, meglio, per le bici di nostra proprietà la manutenzione com'è gestita? Il cittadino il bike sharing poi lo paga?

Pure **Samantha Tardi** sollecita maggiore chiarezza sui veicoli elettrici. Poi, in questi 24 mesi di assistenza, i primi che sono compresi nel servizio, comprendono, anche l'assistenza di quelle che saranno le biciclette di proprietà del Comune? Il Comune come procederà alla gestione delle biciclette elettriche?

Circa le posizioni dove verrebbero collocate le biciclette, sono ‘quei’ 4 punti? ...no? Dove verranno messe in generale, allora?

E le ‘vecchie’, abbiamo intenzione di toglierle?, perché stanno cominciando ad essere arrugginite (le rosse e le gialle), e davvero brutte vicino ai monumenti UNSESCO.

Emanuele Panizza chiede se le 200 biciclette che rimangono di proprietà del privato ‘le paga lui?’

Rivolto ad Ancarani, **Fagnani** precisa di non avere mai visto in magazzino le biciclette; è vero che vi erano delle biciclette destinate dalla Regione al Comune di Ravenna, la ‘nostra’ è stata una scelta ben precisa: quel dono della Regione, infatti, prevedeva che il Comune si prendesse le biciclette in carico, ma facesse un piano di gestione, con costi che sarebbero ricaduti sui contribuenti.

Ora, di fatto, si va a 'rendere' questi due servizi senza costi per il Comune, né per quello che riguarda l'acquisto delle biciclette, né per la gestione: quindi 'abbiamo' cassato completamente il vecchio progetto della gestione.

In risposta a Tardi, questo tipo di bike-sharing non prevede lo stallo, si può lasciare tranquillamente la bicicletta nel punto in cui si trova e poi cercare, tramite un app, dove sia la bicicletta più vicina da andare a recuperare nel luogo in cui ti trovi. Per la pedalata 'assistita', invece, si è fatto un progetto che in concreto andava a valorizzare i nostri porti, 'lì' ci saranno degli stalli ben precisi.

E' un servizio che senza l'aiuto pubblico non può funzionare.

Da tempo 'immemorabile', fa presente **Alvaro Ancisi**, paghiamo ogni anno una cooperativa, 'credo' la san Vitale, e 'caramente', perché mantenga in efficienza tutte queste biciclette. Questo servizio non ha funzionato sinora. 'Ci mettiamo un punto, perlomeno?' E occorre una relazione sullo stato del servizio: è coinvolta una cooperativa sociale, con il 30% di disabili, però 'non credo neanche che sia educativo continuare così'.

'Un punto viene messo anche con questa delibera' replica **Lorenzo Margotti**. Positivo che si stia intervenendo su questo servizio, e per il monopattino elettrico? Affiancato alla bicicletta potrebbe costituire un servizio importante.

Se è tramite app, gli introiti a questo punto li prende tutti il gestore, considera **Tardi**; interessante capire, poiché il servizio, sostanzialmente, alla fine è sulla falsariga di quello bike, come vengono gestite tutte le situazioni per cui 'ci ritrovavamo' le biciclette sugli alberi, giù per i fiumi, tirate nelle siepi...; la rimozione spetta al Comune o al gestore?

Valbonesi: è interessante andare a studiare, a parte le biciclette a pedalata assistita che collegano i porti, ed è un progetto bellissimo, gli stalli anche per le altre, perché vi è la forte esigenza di creare un 'punto di bicicletta' quindi favorire la mobilità assistita dai grandi parcheggi limitrofi al centro (chi arriva a Ravenna può prendere, poi, le bici dagli stalli, andare in centro, riportare la bici e riprendere l'auto.

Una domanda: è il gestore del servizio preposto al recupero delle bici, quindi con organizzazione e costi a suo carico?

Per le biciclette acquistate dal Comune, cioè quelle a pedalata assistita, in caso di rottura o rubate, si inserisce **Panizza**, qual è il tempo di vita stimato di queste biciclette?

C'è, poi, una specifica sul tipo di bici che dovrà acquistare chi farà l'offerta?

Infine un suggerimento: chiare indicazioni in lingua inglese per i turisti.

Come già accennato peraltro da Ancisi, **Ancarani** condivide l'esigenza di fare chiarezza su come porre fine a un 'regime' e che, in concreto, venga anche spiegato, nel momento in cui si considera questa delibera, quando e come far cessare quello che per l'Amministrazione è stato un costo, e continua probabilmente ad esserlo, in negativo, vale a dire le 'vecchie' bici etc: non sarebbe davvero male avere un dato oggettivo in proposito, non soltanto dichiarazioni.

Inoltre assai pertinenti le domande di Panizza, tra cui la sollecitazione circa la questione della doppia lingua.

Ancora, 'quel' tipo di sharing funziona perché non ci sono gli stalli: l'unico motivo per cui funziona alla grande è che 'tu la bici la lasci dove ti pare'.

Per il monopattino elettrico, l'app (del monopattino elettrico) 'ti' costringe, quando l'abbandoni, a fare una foto in modo che la società che gestisce lo sarin, in caso di comportamento negativo, può 'farti' avere la sanzione da parte degli organi deputati alle sanzioni. Se si mettono gli stalli il bike-sharing 'funziona meno'. Gli stalli per la pedalata assistita, poi, servono anche per la carica?

Dopo **che Tardi** si dice interessata a conoscere se nella tariffa sia compresa, in qualche modo, una forma assicurativa, **Fagnani** ribadisce la volontà di fare il punto sul passato proprio a 'questa' delibera; dal 2010 al 2020 tante cose sono mutate, compresa la mentalità dell'utilizzo della bicicletta. Possono essersi verificate in passato situazioni di disagio, ma il 'nostro'obiettivo ora è volto ad un miglioramento generale.

Il sistema della biciclette del bike-sharing con stalli è stato 'superato' proprio dall'obbligo 'che avevi' di portare la bicicletta da una parte all'altra.

Il concessionario dovrà certamente provvedere al recupero delle biciclette e, rivolto a Margotti, l'Amministrazione guarda con indubbio interesse al sistema del monopattino, già largamente utilizzato da anni in diversi paesi europei.

Quando, infine, si smaltirà e si toglierà il vecchio servizio? Appena aggiudicato il nuovo, il prima possibile.

Alcune precisazioni da parte di **Camprini**: le auto elettriche sono a servizio della struttura comunale, in particolare messi etc; quanto alle biciclette del sistema gestito da un'iniziativa di un soggetto privato, non potevano che esserci pregi e difetti, non dimenticando che era un servizio molto ampio... . La manutenzione delle biciclette è in capo al soggetto aggiudicatario, sia per le biciclette a pedalata assistita che muscolare.

Gli introiti vanno al soggetto gestore, chiamato a provvedere al riposizionamento delle biciclette al fine dell'ottimizzazione del servizio. Le 'vecchie' biciclette verranno senz'altro dismesse.

Le tariffe, infine, sono stabilite da una delibera di Giunta del giugno 2019 e le biciclette, maschili o femminili, il loro peso etc rappresentano specifiche messe come condizione a base della gara.

In tema di assicurazione, aggiunge **Fagnani**, in questo momento non è stata prevista; la bicicletta, in fondo, è priva di targa e se capita qualcosa e la responsabilità è del Comune 'paga il Comune'.

In caso non sia risultato sufficientemente esaustivo sui requisiti di gara, e su cosa preveda il bando, **Camprini** si dice disponibile a trasmettere l'intera documentazione di gara.

Gardin non nasconde una forte perplessità: è un preconsuntivo, non 'potete' andare ad utilizzare un avanzo che non è ancora stato approvato, ma **Camprini** assicura che, in accordo con la Provincia, è sufficiente il preconsuntivo.

Gardin, non convinta, a questo punto chiede una conferma scritta da parte del ragioniere capo, sollecitando una nota scritta, un'integrazione della delibera.

I lavori hanno termine alle ore 17.40

Samantha Gardin - Presidente Commissione 5

Paolo Ghiselli - segretario verbalizzante