

Interpellanza a risposta orale in Aula

visti

- la legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 *“Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”* come modificata ed integrata, tra le altre, dalla legge regionale 13 dicembre 2011, n. 20 *“Modifiche e integrazioni alla legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale” e alla legge regionale 21 aprile 1999, n. 3 “Riforma del sistema regionale e locale”* che disciplina a livello regionale il settore del TPL, settore in cui la Regione svolge funzioni di programmazione, indirizzo, coordinamento e finanziamento sul trasporto pubblico locale, in particolare, tramite gli accordi di programma si dovrebbero concretizzare gli obiettivi indicati dall’Assemblea Legislativa regionale con l’atto di indirizzo, infatti, l’Assemblea legislativa fissa le linee di azione che dovrebbero essere messe in atto dalla Giunta regionale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale, inoltre, la Regione avrebbe dovuto svolgere, ogni anno, un **monitoraggio** sulla base della documentazione fornita dalle Agenzie e dalle Aziende di trasporto, guardando sia al confronto tra il livello di servizio erogato e quello programmato (**qualità erogata**), sia tra il livello di servizio percepito e quello atteso dagli utenti (**qualità percepita**);
- la deliberazione assembleare dell’8 settembre 2015 n. 29 *“Atto di indirizzo triennale 2016-2018 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, a norma dell’art. 8 della legge regionale n. 30 del 1998”* in cui tra gli obiettivi per il triennio 2016-2018 al primo punto si prevede di *“continuare a promuovere il trasporto pubblico quale principale elemento di risposta ai problemi di qualità dell’aria, di congestione e di sicurezza nella mobilità locale e regionale, perseguendo la ricerca dell’incremento dei passeggeri trasportati di almeno un 3% e dell’aumento della ripartizione modale”* e, al punto successivo, *“incentivare la cultura della “buona mobilità” che tenda a ridimensionare l’uso del mezzo privato negli spostamenti”* nonché di *“proseguire, anche mediante il ricorso ai POR-FESR 2014-2020, nel rinnovo del parco autobus e filobus regionale, tendendo almeno alla sostituzione dei veicoli con emissioni Euro 0 ed Euro 1”*;
- il Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna -luglio 2016;
- l’estratto dal Piano Industriale 2016-2018 di Seta, approvato dal Consiglio di amministrazione di Seta a luglio 2016;
- l’audizione svolta, il 23 giugno 2016, in Commissione III *“Territorio, ambiente, mobilità”* del presidente del Consiglio di amministrazione di SETA Spa;

premessi che

- SETA Spa (Società Emiliana Trasporti Autofiloviari) è il gestore unico del servizio di trasporto pubblico locale automobilistico nei territori dei bacini provinciali di Modena, Reggio Emilia e Piacenza;
- la maggioranza azionaria di SETA Spa è detenuta dai soci pubblici con una quota complessiva del 50,508% (Enti locali del modenese 25,101%, Consorzio A.C.T. Reggio Emilia 15,421%, Comune di Piacenza 9,986%), il restante 49,492% è di proprietà dei soci *“privati”* Herm s.r.l. 42,841% e Tper Spa 6,651% (quest’ultima, a sua volta, a maggioranza pubblica, in particolare, la Regione Emilia-Romagna detiene il 46,13% delle quote ed il Comune di Bologna il 30,11%),

inoltre a sua volta Herm s.r.l. (Holding Emilia Romagna Mobilità s.r.l.) è detenuta da Tper S.p.a. per il 94,95% e Nuova Mobilità per il 5,05%, quindi **la quasi totalità del capitale sociale di Seta Spa è in mano pubblica (in particolare la Regione Emilia-Romagna, tramite Tper Spa, è il primo azionista di SETA Spa);**

- nell'ultimo biennio sono stati **diversi gli scioperi proclamati nel Bacino di Modena** dai sindacati di categoria, tra gli ultimi quello dell'8 marzo, e dell'11 aprile 2016, contro il gestore del trasporto pubblico locale, SETA Spa che negherebbe il confronto con i lavoratori ed i loro rappresentanti sindacali, non rispetterebbe le norme sui turni di lavoro, non adeguerebbe i livelli stipendiali ed, inoltre, non prenderebbe nessuna misura per diminuire i disservizi ed i disagi per gli utenti in particolare *"tutte le volte che cambia il servizio Seta non informa a dovere l'utenza, limitandosi a pubblicare sul sito i cambi di orario ma non alle fermate"*, il 10 ottobre 2016 perché l'azienda SETA Spa non rispetterebbe l'accordo sui turni obbligando, in particolare i nuovi assunti a turni massacranti, infatti, in SETA in realtà i turni sarebbero peggiorati, poiché non risulterebbe che per l'85% finiscono alle 13 e 30, molti turni non permetterebbero neanche di pranzare, con la prospettiva di peggiorarli con le previsioni di armonizzazione tra i tre bacini, tagliando anche il salario aziendale, inoltre, l'accordo per i nuovi assunti, prevedrebbe sì un aumento, ma non dell'integrativo aziendale, quindi con una palese discriminazione salariale, infine i nuovi assunti sentirebbero maggiormente la pressione aziendale (sarebbero stati assunti con il job act, anche se verosimilmente in contrasto con il Regio Decreto 8 Gennaio, 1931 n. 148, per il quale gli autisti sono ancora regolati come categoria);
- SETA non sarebbe a tutt'oggi in grado di fare né una soddisfacente programmazione dei turni, né delle ferie, con il **forte disagio per il personale viaggiante, che non riesce ad organizzare e conciliare tempi di vita e di lavoro**, come nel caso delle recenti festività natalizie, in cui SETA ha concesso, come negli altri anni, di poter scegliere tra due periodi di ferie, visti i turni di vacanza scolastica, quindi ridotti, ma fino all'ultimo giorno non comunicando se il periodo fosse stato accettato e discriminando maggiormente sempre i nuovi assunti, inoltre, vengono continuamente modificati turni e tabelle di marcia, senza preavviso e senza formare i conducenti, specie per i nuovi assunti che vengono mandati fuori spesso senza conoscere la linea, con turni assegnati anche solo 24 ore prima;
- ad ottobre 2015 fortissime sono state le polemiche sui **disservizi legati agli autobus sovraffollati** (con al culmine il caso di svenimento di una passeggera soccorsa dal 118 e di un ragazzo minorenne che non sarebbe nemmeno stato soccorso) ed, in generale, con passeggeri costretti a scegliere se arrivare in ritardo sul luogo di lavoro o a scuola oppure viaggiare sugli scalini (con molteplici casi di autobus che non riescono a chiudere le porte per ripartire, a causa dei troppi passeggeri ancora sugli scalini dell'automezzo), anche nel 2016 non sono mancati i disservizi, come il 21 settembre 2016, quando un autista, dipendente di un'azienda sub-affidataria di Seta, ha sbagliato strada facendo arrivare i ragazzi a scuola con notevole ritardo;
- allo stesso modo gli autisti di SETA Spa a Modena sono spesso di fronte al dilemma di dover decidere se **superare il numero consentito di passeggeri a bordo**, continuando a farli salire, secondo quanto direbbe la sala operativa che li inviterebbe a fare ogni fermata, aprendo le porte ai passeggeri per scendere e per salire, oppure violare queste indicazioni della sala operativa rischiando così la contestazione disciplinare;
- è di aprile 2016 il caso di un autobus SETA a cui è **esploso, in corsa, un pneumatico** provocando il crollo del lunotto posteriore e, nella stessa giornata, al pomeriggio, il caso di un altro autobus SETA che si è trovato avvolto dal fumo proveniente dal motore, con un

principio di incendio, e rendendo necessario l'intervento dei Vigili del Fuoco, all'interno del mezzo, dove per fortuna, al momento erano ospitati solo due passeggeri e l'autista;

- grossi problemi sono presenti anche nell'ambito generale della **sicurezza**, gli autisti lamentano, infatti, di non riuscire a vedere dallo specchio retrovisore interno (a causa di un monitor pubblicitario aggiunto inopinatamente ed a posteriori su molti autobus e, ridicolo dirlo, ma vero, così bassi che i passeggeri più alti ci sbattono la testa) e spesso nemmeno dallo specchietto retrovisore alla loro destra per il sovra-affollamento dei bus, poi un capitolo a parte è quello dei **"blocca porte"** in cui oltre alla consueta assenza di manutenzione, ci sarebbe stato volutamente il tentativo di farne a meno, tentativo gravissimo considerato che stiamo parlando di un dispositivo di sicurezza importante (impedisce al mezzo di muoversi se la porta è aperta o non apre la porta se prima il mezzo non è perfettamente fermo) motivato dalla circostanza che senza il blocca porte si risparmierebbe sui tempi di percorrenza e quindi sulle frequenze delle corse e così, malgrado le continue segnalazioni degli autisti, si cerca di scoraggiarli, se insistono troppo a volere il dispositivo funzionante, gli si dice da parte della centrale operativa o degli addetti alla manutenzione e consegna dei mezzi che non c'è l'automezzo disponibile con il dispositivo funzionante o che non lo si è potuto riparare in tempo per assenza dei pezzi di ricambio, anche se poi, come in un caso effettivamente accaduto a Reggio Emilia in cui è morta una persona, ciò potrebbe portare al **verificarsi di incidenti anche gravi**;
- nel bacino di Modena abbiamo in generale automezzi con molti anni di servizio alle spalle, ma soprattutto in **cattivo stato di manutenzione** (a volte la manutenzione anzi è inesistente) e le conseguenze sono spesso gravi, infatti si parla di 4-5 mezzi incendiati all'anno e diversi **mezzi coinvolti in incidenti** anche con uscite di strada;
- non mancano nemmeno gli **autobus in cui ci piove dentro** (i vecchi Autodromo Busotto) oppure i mezzi fatti uscire dal deposito già con 4-5 segnalazioni d'avaria, riportati dai sistemi automatici del mezzo mediante spie;
- un problema tipico presente su molti mezzi di Seta nel bacino modenese è il **cedimento delle sospensioni**, spesso su un solo lato, con l'autobus che si appoggia direttamente sui copertoni delle ruote, situazione che se si verifica anche con l'autobus in movimento e ciò ha conseguenze tutt'altro che trascurabili;
- il problemi alle sospensioni e le **perdite di aria** sono problemi sempre all'ordine del giorno, tanto che la direzione aziendale emana circolari di servizio con l'obbligo di spegnere i bus ai capolinea per soste superiori ai due minuti ma, per le perdite di aria di molti autobus, che una volta spenti **rischiano di non riuscire a ripartire** (scendendo tutta la pressione dai serbatoi) mentre gli addetti all'esercizio dalla centrale operativa, chiedono di rimanere sempre con il mezzo in moto, non riuscendo a sostituirlo per la riparazione e comunque immancabilmente il giorno seguente tali bus si ritrovano regolarmente in linea ma con gli stessi problemi;
- molti dei mezzi operanti nel bacino di Modena sono **mezzi vecchi**, anzi a volte la dizione "mezzi vecchi" è un eufemismo, alcuni sono vecchissimi, infatti sarebbero ancora presenti nella dotazione utilizzata tutti i giorni dei filobus di oltre trent'anni fa, mezzi pesantissimi e scomodi, con scalini altissimi, non a norma e pericolosi per i passeggeri sia nel salire che nello scendere oltretutto difficili da condurre;
- un altro problema presente su molti mezzi è lo **sfaldamento e la polverizzazione della coibentazione interna** superiore del tetto degli autobus con la conseguenza che questa polvere, viene respirata sia dai passeggeri che dagli autisti in maniera continuativa e solo a seguito di un esposto all'Azienda USL si è provveduto ad un contenimento con pannelli, ma

applicati solo nella zona del posto guida, per il resto questa polvere continua a cadere sulla testa dei passeggeri, che inconsapevolmente sono costretti ad inalarla (un campione di questa polvere è stato consegnato, dalla sottoscritta, al presidente del Consiglio di amministrazione di SETA Spa durante l'audizione svolta, il 23 giugno 2016, in Commissione III *"Territorio, ambiente, mobilità"*);

- sono stati documentati diversi casi di parti, anche funzionali, delle **carrozzerie degli autobus riparate con lo scotch**, o comunque con mezzi di fortuna o improvvisati all'ultimo momento;
- il **lavaggio degli autobus avviene con la stessa acqua ricircolata all'infinito**, (non giorni, parliamo di mesi e mesi), acqua ormai maleodorante e che, tra l'altro, prima di essere ricircolata cade su pavimenti di depositi sporchissimi con tappeti di escrementi di piccioni, inoltre gli stessi rulli di lavaggio sono così consumati che ormai in diversi punti nemmeno toccano il mezzo;
- la condizione stessa del deposito centrale dei mezzi è penosa con **locali fatiscenti (bagni e spogliatoi) e sporchissimi e con un generale stato di abbandono e con una condizione generale di degrado** dell'insieme che colpisce, anche per cose apparentemente banali come decine e decine di pneumatici che tra un cambio stagionale e l'altro hanno passato mesi e mesi al sole ed alle intemperie (circostanza che ha anche un risvolto economico abbreviandone la vita utile);
- per scelta dell'azienda c'è una generalizzata assenza di vetri a protezione del posto guida, con autisti che a volte si trovano, letteralmente, addosso i passeggeri, infatti **una delle macchinette di vidimazione del titolo di viaggio è proprio accanto allo sterzo** creando non pochi pericoli, ultimamente sarebbero state posizionate delle paratie sui modelli di autobus Mercedes Citaro e sui filobus Neoplan 12 metri, mentre per tutti gli altri non sarebbe stata completata la chiusura con pannelli di plexiglass, come si è iniziato a fare su alcuni degli autobus Busotto, inoltre per la maggior parte degli autobus extraurbani, non c'è nessun tipo di protezione, e nei casi di affollamento delle corse scolastiche, l'autista rischia, appunto, di trovarsi addosso dei passeggeri;
- **l'assenza di bagni ai capolinea degli autobus** è ormai generalizzata con la rimozione di quelli chimici posizionati precedentemente o di luoghi comunque utilizzabili allo scopo, si pensi che questo è un lavoro che vede sempre più donne al volante degli autobus (abbiamo avuto la segnalazione di una autista donna che avrebbe riportato una patologia per questa situazione, ma verosimilmente i casi sono più numerosi, oppure di un altro caso, ad un capolinea, in cui degli autisti donne utilizzerebbero il bagno messo a disposizione da un soggetto privato, con la meschina discriminazione verso le aderenti a sigle sindacali "sgradite" e senza che l'azienda avesse provveduto con una comunicazione scritta a rendere nota questa opportunità a tutti gli autisti), anche alla stazione ferroviaria non ci sono i bagni nel senso che prima erano in uno stato ormai fatiscente e successivamente sono stati rifatti ma con gli accessi elettronici a pagamento, senza che nessuno abbia pensato di renderli gratuiti per il personale viaggiante di Seta Spa in orario di servizio;
- sono molteplici i casi di tempi di percorrenza insufficienti, **decisi a tavolino** (tra AMO e Seta) senza tenere conto delle condizioni delle strade, dei mezzi e del traffico, in cui costringono gli autisti a correre sulla strada, **a discapito della sicurezza**, anche qui con stress lavoro-correlato cospicuo;
- anche le scelte del Comune di Modena contribuiscono indirettamente a **peggiore questa situazione sul versante della sicurezza** si pensi al caso di una persona morta a Modena schiacciata da un autobus alla stazione degli autobus, stazione che aveva ed ha marciapiedi inclinati pensati per il vecchio senso di entrata nel piazzale degli autobus, quando il senso di

entrata è stato invertito, ma lasciando i marciapiedi progettati per la situazione opposta e, quindi, **diminuendo notevolmente gli angoli di visuale degli autisti**, oppure all'altro caso della viabilità della zona via Tre Febbraio-Piazza Roma (linee 11 e 7A) in cui la via, resa a doppio senso di circolazione, con parcheggio su entrambi i lati non consente il passaggio contemporaneo di un bus e di un'auto (ed ovviamente a maggior ragione di due autobus) con la necessità di procedere a **pericolose operazioni di retromarcia per gli autobus**, infine, lo stato di manutenzione pessimo delle strade rende il lavoro degli autisti ancora più difficile, inoltre c'è stato un ordine di servizio dell'azienda secondo cui i mezzi in tale tratto dovrebbero procedere a 10 km/h con possibili sanzioni contro gli inadempienti, quando poi ci sarebbero autobus/filobus non in grado di rilevare la velocità richiesta di 10 km/h e l'assessore comunale alla mobilità in un incontro pubblico avrebbe parlato di limite, per lo stesso tratto di 20 km/h e tralasciando come nella stessa strada, durante l'uscita degli studenti dal Liceo San Carlo, sostano un sovrappiù di auto, bloccando completamente il passaggio dei bus, quando invece si potrebbe almeno pensare ad un semaforo con pedana, come in via Canalchiario - Corso Duomo;

- si potrebbero cambiare alcuni percorsi, chiedere collaborazione al Comune per agevolare il transito dei bus, ad esempio, con nuove corsie preferenziali o modifiche ai semafori;
- **ci sarebbero delle soste cuscinetto insufficienti** ai capolinea di molte tabelle, che viceversa permetterebbero il recupero del ritardo in linea;
- altri aspetti riguardano intrinsecamente la qualità del trasporto, come il **sostanziale crollo del servizio già alla chiusura dell'anno scolastico**, con corse già da giugno ridotte per tutte le linee per arrivare poi ad agosto ad una frequenza di passaggio ogni 30 minuti (linee 1 e 4 per esempio)

considerato che

- condizioni di lavoro simili a quelle sopra esposte si ripercuotono sugli autisti facendo salire alle stelle lo **stress lavoro-correlato** e, quindi, ancora una volta **diminuendo la sicurezza per i cittadini trasportati** e per gli stessi autisti;
- anche la presunta pace sindacale, a cui si sarebbe ultimamente giunti, in realtà è poggiata su sperequazioni tra neo assunti senza contratto aziendale e vecchi assunti;

evidenziato che

- molti dei temi e delle criticità sopra riportati sono stati sottoposti, dalla sottoscritta, all'attenzione del presidente del Consiglio di amministrazione di SETA Spa durante l'audizione svolta, il 23 giugno 2016, in Commissione III *"Territorio, ambiente, mobilità"*, **documentandoli puntualmente**, ma a parte il tema dei **blocca porte**, su cui si sta lentamente tornando alla normalità, ripristinandone l'uso e confermando, quindi, implicitamente i rilievi mossi (autisti perplessi dalla loro assenza e centrale operativa che cercava di "convincerli" con scuse varie, tra cui anche una presunta non obbligatorietà, a farne a meno) e l'esternalizzazione del servizio riguardante i pneumatici, **non c'è stato alcun miglioramento tangibile ne' per l'utenza, ne' per i lavoratori**;
- è indecoroso lo scaricabarile a cui spesso si assiste, a fronte dei problemi segnalati, tra SETA Spa, AMO (Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di Modena SpA) e Comune di Modena;

- non appare comprensibile la scelta di continuare con **bandi di acquisto**, per questo bacino di utenza, **prevalentemente di mezzi usati**, si pensi ai mezzi di origine polacca Solaris acquistati già con mezzo milione di km percorsi alle spalle, oppure all'acquisto 5-6 anni fa di autobus di provenienza spagnola di 18 metri con 600-700 mila km ed oggi già tutti rottamati, agli acquisti da aziende fallite (Irisbus), oppure alle rimanenze di magazzino acquistate ma continuamente in riparazione, oppure ai vecchi Busotto (con un età di vent'anni) con filtri FAP non funzionanti;
- queste **continue situazioni di malfunzionamento** generalizzato costringono spesso gli **autisti ad improvvisarsi meccanici**, per non rimanere col mezzo in panne, magari in posizioni di pericolo, per se stessi e per altri;
- le risorse destinate a Seta Spa per la sostituzione degli autobus sono del tutto in linea con quelle destinate agli altri bacini (per esempio con la delibera di Giunta regionale n. 269/2013 sono stati liquidati 3.191.719,90 euro, pari al 33,47%, a Seta Spa e 3.464.221,81 euro, pari al 36,33%, a Tper Spa) ed anche se appare evidente in tutto il territorio regionale un problema legato all'età media degli automezzi, che dal 2006 ad oggi è cresciuta da 9,6 a 12,79 anni, tale problema appare maggiormente accentuato per il bacino di Modena;
- hanno destato scalpore, a marzo 2013, le **dimissioni per protesta del Comitato consultivo degli utenti del trasporto pubblico della provincia di Modena**, istituito in base alla legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 che gli attribuiva compiti consultivi, di verifica e di proposta per la qualità del servizio di trasporto pubblico, specialmente in merito alla Carta dei servizi e che poteva formulare osservazioni e proposte sulla organizzazione del servizio di trasporto pubblico, sulle tariffe ed i relativi adeguamenti, suggerire iniziative per migliorare l'informazione e la trasparenza, formulare quesiti e chiedere informazioni rispetto a problematiche nell'erogazione del servizio riscontrate dagli utenti, lamentando *"il ruolo meramente consultivo cui è relegato dalla legge regionale: legge modificata nel dicembre 2011, ma senza ascoltare le richieste avanzate dal Comitato medesimo quanto meno di rendere obbligatorio il parere, infatti, non solo molte volte il parere non è nemmeno richiesto, ma anche le proposte inviate di sua iniziativa dal Comitato sono rimaste lettera morta, nonostante le continue aperture al dialogo manifestate. Né, del resto, il Comitato è mai stato ricevuto dalle Amministrazioni locali (salvo, dietro propria richiesta, un paio di volte) e tanto meno dalla Regione, che non lo ha mai invitato ai tavoli ufficiali. Solo dopo più di due anni SETA, in persona del nuovo amministratore delegato, ha concesso un incontro, peraltro risoltosi in mere parole cui non è seguita alcuna fattiva collaborazione"* e così concludendo *"se la legge regionale ha istituito il Comitato come **forma di partecipazione** per portare le istanze degli utenti al decisore, questo scopo è stato completamente trascurato, **dando vita ad una falsa forma di democrazia**, che all'attuale comitato non può stare bene"*;
- esisterebbero scelte immediatamente realizzabili ed a bassi costi che darebbero benefici immediati, come la c.d. **commissione mezzi**, un istituto paritario tra azienda e lavoratori che affronta le questioni tecniche e trova la soluzione migliore, già sperimentata utilmente in altri bacini ed altre aziende e poi in ultimo, ma dovrebbe essere il primo: **ascoltare i cittadini utenti ed i lavoratori del servizio, facendosi carico dei problemi**;
- l'attuale presidente del Consiglio di amministrazione di SETA Spa ha candidamente ammesso al momento della sua nomina di **non possedere esperienza alcuna in materia di TPL** (in compenso poteva vantare a suo merito di essere, all'epoca, annoverato tra i fedelissimi dell'attuale sindaco di Modena);

**Interpella la Giunta regionale e l'assessore competente
per sapere:**

- se non ritenga necessario, considerando che la Regione Emilia-Romagna è il primo azionista di SETA Spa, procedere all'azzeramento dei vertici di SETA Spa che ormai, dopo oltre due anni di mandato, hanno dimostrato la loro assoluta incapacità a risolvere i problemi di SETA, relativamente al bacino modenese;
- in quali tempi e con quale modalità ritenga di risolvere, punto per punto, le innumerevoli criticità sopra elencate.

Il Consigliere
Giulia Gibertoni