



# COMUNE DI MODENA

N. 32/2024 Registro Interpellanze

## ATTI DEL CONSIGLIO COMUNALE SEDUTA DEL 14/10/2024

L'anno duemilaventiquattro in Modena il giorno quattordici del mese di ottobre (14/10/2024) alle ore 15:15, regolarmente convocato, si è riunito il Consiglio Comunale in seduta pubblica per la trattazione degli oggetti iscritti all'ordine del giorno (1° convocazione)

Hanno partecipato alla seduta:

MEZZETTI MASSIMO	Sindaco	SI	FIDANZA FRANCESCO ANTONIO	SI
CARPENTIERI ANTONIO	Presidente	SI	FRANCO DARIO	SI
GIACOBAZZI PIERGIULIO	Vice-Presidente	SI	GIORDANO FABIA	NO
ABRATE MARTINO		SI	LENZINI DIEGO	SI
BALLESTRAZZI PAOLO		SI	MANICARDI STEFANO	SI
BARACCHI GRAZIA		NO	MAZZI ANDREA	SI
BARANI PAOLO		NO	MODENA MARIA GRAZIA	SI
BARBARI LUCA		SI	NEGRINI LUCA	SI
BERTOLDI GIOVANNI		SI	PARISI KATIA	SI
BIGNARDI ALBERTO		SI	POGGI FABIO	SI
BOSI ANDREA		SI	PULITANO' FERDINANDO	SI
CARRIERO VINCENZA		NO	REGGIANI VITTORIO	SI
CAVAZZUTI FRANCESCA		SI	ROSSINI ELISA	SI
CONNOLA LUCIA		SI	SILINGARDI GIOVANNI	SI
DI PADOVA FEDERICA		SI	UGOLINI GIULIA	SI
DONDI DANIELA		SI		
FANTI GIANLUCA		SI		
FERRARI LAURA		SI		

E gli Assessori:

MALETTI FRANCESCA	SI	GUERZONI GIULIO	SI
MOLINARI VITTORIO	SI	BORTOLAMASI ANDREA	NO
ZANCA PAOLO	SI	FERRARESI VITTORIO	NO
FERRARI CARLA	SI	VENTURELLI FEDERICA	SI
CAMPOROTA ALESSANDRA	NO		

Ha partecipato il Segretario Generale del Comune DI MATTEO MARIA.

Il Presidente CARPENTIERI ANTONIO pone in trattazione la seguente

### INTERPELLANZA n. 32

**INTERROGAZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA ELISA ROSSINI (FDI),  
AVENTE OGGETTO "I TAGLI DELLE CORSE DEL TRASPORTO PUBBLICO  
LOCALE" – TRASFORMATA IN INTERPELLANZA**

Relatore: Ass. GUERZONI GIULIO

Il PRESIDENTE: “Procediamo, come detto anche nella Capigruppo, con le interrogazioni, Precisiamo che quella che ecologicamente sarebbe per seconda, cioè quella relativa ai lavori di miglioramento e futura messa in sicurezza dalla Cassa di espansione sul fiume Secchia verrà trattata tra poco a seguire, in quanto sul punto è stata anche presentata una mozione, quindi verrà trattata congiuntamente nel corso di questa seduta questa interrogazione.

Proseguiamo con la prima delle due interrogazioni che tratteremo congiuntamente a firma della consigliera Elisa Rossini, Fratelli d'Italia, avente ad oggetto: ‘I tagli delle corse del trasporto pubblico locale’ (prot. 327602 allegata al presente atto).

Prego, consigliera Rossini”.

La consigliera ROSSINI: “Grazie Presidente, buonasera a tutti i consiglieri, ai colleghi e agli assessori.

L'interrogazione risale al mese di agosto, perché nel mese di agosto c'è stato questo accordo tra AMO e il Comune di Modena, un'intesa per andare a rimodulare le corse del trasporto pubblico locale. Questa decisione è dovuta – così si è letto sulla stampa – alla carenza di autisti SETA che ha determinato la necessità di pensare ad una strategia, in particolare in vista della ripresa dell'anno scolastico. Questa – chiamiamola – strategia ha portato a una serie di tagli delle corse degli autobus delle linee urbane, con conseguenze che poi abbiamo visto verificarsi all'avvio dell'anno scolastico. In realtà, questo piano di emergenza, chiamiamolo così, sottoposto da AMO al Comune, avrebbe dovuto in un qualche modo risolvere la situazione, ma proprio all'avvio dell'anno scolastico, noi abbiamo visto manifestarsi tutti i disservizi che sono stati la conseguenza del taglio delle corse del trasporto pubblico.

Nell'interrogazione si fa riferimento al fatto che negli anni precedenti, a partire dal 2022, come gruppo consiliare noi abbiamo iniziato a tenere monitorata la questione del taglio delle corse. Attraverso un paio di accessi agli atti eravamo venuti a conoscenza del fatto che i tagli delle corse SETA per gli anni 2022/2023 superavano la soglia di tolleranza, chiamiamola così per non usare termini troppo tecnici, per quanto riguarda il contratto di servizio che è in essere tra l'azienda programmabilità e SETA. Questo piano che è stato presentato come un piano di emergenza, in realtà va inserito in questo contesto e quindi in una carenza che possiamo definire strutturale del servizio di trasporto pubblico locale.

Ovviamente questa carenza comporta tutta una serie di disagi e di servizi per i cittadini che, ripeto, non sono nuovi, non risalgono solamente a quest'anno ma almeno, per quanto è a nostra conoscenza, a partire dal 2022, ma probabilmente anche in epoca antecedente. Questa situazione, in concomitanza anche con l'insistenza nelle linee programmatiche ad avviare, ad incrementare l'utilizzo della mobilità sostenibile, quindi sostanzialmente incentivare i cittadini ad andare a piedi o ad utilizzare biciclette e monopattini ci preoccupa. Questo perché la mancanza di trasporto pubblico locale e questo indirizzo così marcato verso la mobilità sostenibile comporta dei disservizi per i cittadini che comunque hanno la necessità per gli spostamenti o dell'automobile o un servizio pubblico che funzioni.

Quindi siamo determinati a presentare questa interrogazione, vado velocemente a leggere i quesiti. Interroghiamo il Sindaco e la Giunta per sapere:

- se tutte le informazioni che sono contenute nell'interrogazione corrispondono alla realtà dei fatti;
- se per le corse non effettuate negli anni 2022/2023 AMO ha applicato la sanzione della decurtazione proporzionale del corrispettivo chilometrico prevista dal contratto di servizio e la penale di 100 euro per ciascuna corsa non effettuata, nonché l'ammontare della penale;
- quante corse è previsto siano effettuate nel servizio di trasporto pubblico urbano di Modena nell'anno 2024 dal programma di esercizio base;
- se per le corse non effettuate saranno applicate sanzioni e la penale previste nel contratto;
- come si valutano le iniziative del Presidente Seta per fare fronte alle carenze di personale, nonché come Seta e quindi il suo Presidente intende procedere per risolvere il problema della carenza di personale;
- considerate le decisioni di procedere con l'ampliamento della zona 30 ai fini di incentivare la mobilità sostenibile in concomitanza di tagliare le corse del trasporto pubblico locale, come

si ritiene di rispondere ai bisogni dei cittadini che hanno la necessità di muoversi non necessariamente camminando o usando bicicletta o monopattini.

Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie consigliere Rossini. Per la discussione odierna era anche stata presentata e messa all'ordine del giorno un'altra interrogazione sul punto che la Capigruppo aveva già deciso di trattare congiuntamente ai sensi dell'articolo 6 del Regolamento, cioè l'interrogazione della consigliera Baracchi di Spazio Democratico avente ad oggetto: ‘Rimodulazione orari TPL urbano e coordinamento con gli orari scolastici’.

Se non che, stante l'assenza della consigliera annunciata e giustificata, ai sensi dell'articolo 5, comma 6 del Regolamento, l'interrogazione da trattare congiuntamente in assenza di uno degli interroganti, come in questo caso, la stessa verrà trattata e la risposta scritta all'interrogazione assente sarà l'estratto del verbale della seduta. Questo non solo per darvi le notizie, ma anche per preannunciare all'assessore che cortesemente – dategli tempo maggiore, abbiamo due risposte – dia anche risposta all'interrogazione, che non verrà ovviamente presentata stante l'assente dell'interrogante, ma è formalmente presente non solo richiamata anche nel dibattito e nella risposta che l'assessore vorrà dare, oltre a quella della consigliera Rossini anche alla consigliera Baracchi per quello che ho letto del Regolamento.

Prego Assessore Guerzoni per piacere, visto le domande e le tue interrogazioni un po' più di minutaggio, grazie”.

L'assessore GUERZONI: “Grazie Presidente. Sì, inevitabilmente qualche minuto in più servirà e è massima disponibilità a rispondere alla consigliera Rossini e alla consigliera Baracchi, che mi dispiace sapere non essere presente qui.

Per fornire la risposta di oggi ovviamente abbiamo chiesto dati e informazioni all'Agenzia per la Mobilità e anche all'azienda SETA, che rappresentano l'ente regolatore del trasporto pubblico nel nostro ambito territoriale provinciale e ovviamente il soggetto concessionario del servizio. Prima però ad esempio di dare riscontro ai singoli quesiti che la consigliera Rossini ha puntualmente posto, credo che senza girarci troppo attorno sia necessario affrontare subito l'aspetto politico di questa vicenda, anche in considerazione del legittimo taglio politico dell'interrogazione stessa. A mio avviso gli aspetti politici della vicenda sono su due fronti: quello nazionale e quello locale.

Parto dal primo. In Italia oggi la situazione dell'intero comparto del trasporto pubblico urbano vive una criticità tale da rischiare il punto di non ritorno nei prossimi anni. Mi fermo ai bus, ai tram e alle metropolitane e rimango lontanissimo dal trasporto pubblico ferroviario su cui ci sarebbe tanto da dire, ma essendo un altro perimetro di legge lo lascerei proprio da parte. Nel post-Covid la dimensione del sotto finanziamento nazionale del comparto del TPL è talmente insufficiente che in tutto il Paese, da nord a sud, si vivono gli stessi problemi sul personale, sui mezzi, sul carburante e sull'energia, sui costi gestionali scaricate sulle aziende del settore. A rimetterci in tutto questo sono solamente i cittadini e gli enti locali, che molto spesso sono parte in causa nelle proprietà pubbliche nonché nella governance dell'azienda.

Basta guardare la rassegna stampa di settore degli ultimi mesi non solo Milano e Roma ma anche Brescia, Trento, Lodi, Imperia e le vicine Rimini e Cesena. Città diverse, regioni diverse, amministrazioni locali dal colore politico diverso, non è questo il tema. Ciò che è accaduto negli ultimi quattro anni e mezzo, prima il Covid, poi il caro energia, poi la speculazione finanziaria, poi l'inflazione, si è rivelata una tempesta perfetta per questo settore, che era già in sofferenza anche prima del 2020. Dopo però l'accelerazione è stata drammatica. I numeri ufficiali di Astra, l'associazione datoriale nazionale delle aziende di trasporto pubblico, sono pesantissimi ed erano già noti a maggio 2024. Cito l'ultima loro nota stampa: c'è uno sbilancio di 1,7 miliardi, dovuto anche all'inflazione, che non solo mette in allarme l'intero settore, ma rischia di non far centrare l'obiettivo del Piano Nazionale Integrato per l'energia e il clima, che indica uno shift modale dal privato al pubblico del 10 per cento. Ancora, sempre Astra: lo sbilancio finanziario è dovuto sia alla carenza annuale del Fondo nazionale di finanziamento del TPL – si tratta di quasi 800 milioni di euro – sia alle risorse che servirebbero a far fronte ai futuri costi del rinnovo del contratto nazionale di categoria, scaduto nel 2023 e che le organizzazioni sindacali hanno quantificato in circa 900 milioni di euro. Il sistema industriale del TPL non può reggere senza una revisione del quadro delle risorse

funzionali.

Un altro dato impressionante lo fornisce uno studio dell'ANAV, l'Associazione nazionale di autotrasporto viaggiatori, per un dato del 2023 sulla carenza di conducenti nel trasporto pubblico. Mancano più di 10.000 autisti in Italia, una carenza in aumento dell'11 per cento sul 2022 e al nord ne mancano un percentuale di più, in media l'11,9 per cento rispetto al 9 per cento della media nazionale. Qualche altro numero su cui credo si debba avere piena consapevolezza per un dibattito informato è questo: a settembre 24, l'altro ieri, non solo Astra ma anche Agens e ANAV hanno presentato un paper condiviso in cui si dice che per sterilizzare davvero l'inflazione dell'ultimo triennio che ha colpito il settore, servirebbero subito 700 milioni di euro per il Fondo Nazionale di Trasporti e insistono anche su 900 milioni per sostenere le richieste di rinnovo del contratto nazionale di lavoro. Ad oggi il Fondo nazionale di trasporti 2024 vale 5,169 miliardi, in milioni di euro 5.000. Il dato è preso dal decreto interministeriale MIT e MEF numero 49 dell'1 marzo 2024. Di questo, quanto riceve la Regione Emilia-Romagna? 381,5 milioni di questo montante, circa il 7,38 per cento. Il fronte politico che io credo, lontano dalle differenze politiche, che credo dovremmo tutti tenere monitorato e attenzionato, è quello delle annunciate nuove modalità di riparto a risorse immutate che il Governo speriamo non attui per penalizzare il nostro territorio.

A Roma in queste settimane, in sede di audizione sul piano strutturale di bilancio, Regioni ed Anci, in maniera trasversale agli schieramenti politici, hanno evidenziato la insostenibilità del sistema. Sul tavolo del MIT c'è da mesi anche la questione irrisolta del rinnovo del contratto nazionale, almeno, se non come soluzione, come mediazione tra le parti. Insomma, io credo che ci troviamo di fronte a una grande questione nazionale che non inizia certo negli ultimi due anni, su cui però un grande Paese come l'Italia, senza divisioni politiche, dovrebbe fare sistema e investire su un cambio di fase. Il secondo piano politico è quello locale e su questo la posizione dell'Amministrazione è nota, chiara e nettissima ed è stata espressa pubblicamente dal Sindaco Mezzetti fin da quest'estate, cioè da quando la rimodulazione dell'emergenza del servizio urbano concertata tra AMA e SETA è stata comunicata alla nuova Giunta da pochissimo in sediata. Per evitare il salto delle corse previste dall'orario, che è la cosa più odiosa che può succedere agli utenti in strada, era inevitabile per Agenzia e Seta assumere una decisione tecnica di rimodulazione del servizio, in maniera proporzionale agli autisti disponibili. Ma questa emergenza non può essere una prospettiva per una città come Modena. Non possiamo rassegnarci all'idea di una contrazione del servizio del trasporto pubblico e, parimenti, a un piano inclinato verso il basso della qualità del servizio stesso. Al contrario occorre immaginare un percorso che ci faccia uscire definitivamente dall'emergenza e ci porti ad un'inversione di tendenza nel prossimo futuro, coerentemente, tra l'altro, con le linee di programma del Sindaco e della maggioranza che i modenesi hanno sostenuto con il voto l'8-9 giugno scorso. Non è facile, visto lo scenario nazionale che ho provato a descrivere prima, ma questo è l'indirizzo che l'Amministrazione vuole assumere e credo che questo possa essere anche, lo ripeto, un terreno di lavoro comune per tutta la politica, senza distinzioni partitiche, visto che il tema, credo, interessa a tutti e a tutte le latitudini.

L'Amministrazione comunale però non si è limitata alla presa di posizione pubblica, ma ha agito in conseguenza, sia in sede politica che istituzionale. Sono già nati al pubblico i diversi incontri che il Sindaco, il collega assessore Zanca e il sottoscritto hanno svolto in diversi momenti con i vertici di SETA, di AMO, con la Regione, con le Amministrazioni di Reggio e Piacenza e, non certo per ultimo, con tutte le sigle sindacali. Momenti politici di confronto e ascolto importanti in cui ci si è confrontati in maniera anche ruvida ma sempre rispettosa. A seguito di questi passaggi il Comune di Modena ha chiesto a Seta e, per quanto di competenza, anche all'Agenzia un piano di rilancio non solo per affrontare i problemi contingenti e in particolar modo l'inizio dell'anno scolastico, ma anche e soprattutto i temi di medio e lungo periodo. A brevissimo giro, e do al Consiglio questa notizia, qui nel mese di ottobre saranno anche convocati sia un incontro soci SETA ufficiale, sia un'Assemblea di coordinamento AMO, ovvero gli unici luoghi istituzionali dove possono essere discusse idee, proposte e prese anche decisioni appunto sul piano di rilancio che abbiamo richiesto e sul quale ci attendiamo novità a brevissimo.

Vado a concludere l'interrogazione della consigliera Rossini sui punti specifici. La prima domanda sulle rimodulazioni degli orari. Sono leggermente diverse, un pochino più articolate da quante riportate dall'interrogazione ma era inevitabile, visto che è stata depositata molto tempo fa. Per quanto riguarda l'extraurbano non ci sono stati tagli di corse, il servizio urbano presenta invece

modifiche alla frequenza diversa a seconda della linea, in tutte le nostre linee sono 15, del sabato e del momento orario mattina e pomeriggio. Nel complesso il delta tra l'orario precedente e quello nuovo è vario: va dall'invarianza di frequenza fino ai 15 minuti, passando per intervalli di 2, 3, 5, 10 minuti a seconda delle linee dal lunedì al venerdì. Vista la necessità di tempi, spero facendo cosa gradita, abbiamo consegnato alla consigliera un prospetto della tabella inviata da AMO e anche alla consigliera Baracchi, che lo richiedeva nella sua interrogazione, per una consultazione più semplice. Per quanto riguarda gli altri quesiti, relativamente alle corse del 2022-2023 AMO ci comunica quanto segue: «Per l'anno 2022 relativamente alle penali nel mese di febbraio del 2023 il comitato tecnico per il TPL, ovvero l'organismo di conciliazione previsto dal contratto di servizio, ha considerato le corse non effettuate da carenza di autisti a fine 2022 e inizio 2023 come non svolte per causa di forza maggiore. In ragione di tale assunto non sono state applicate penali, come definito dal contratto di servizio, il quale prevede che non siano conteggiate le corse non svolte per causa di forza maggiore nella determinazione dello scostamento relativa allo 0,3 per cento. Relativamente invece al corrispettivo chilometrico – ci comunica sempre AMO – sono state applicate decurtazioni pari a 7.259,16 euro. Per l'anno 2023 invece, alla luce di quanto è emerso sempre nel suddetto comitato tecnico per il TPL e del fatto che dal mese di dicembre AMO ha ridotto la quantità di servizio programmato per limitare le problematiche per l'utenza dovute alla carenza di personale, sono state considerate come corse non svolte per causa di forza maggiore quelle non effettuate per carenza di autisti nel mese di novembre. In ragione di tale assunto non sono state applicate penali, come definito dal contratto di servizio, il quale prevede che non siano conteggiate le corse non svolte per causa di forza maggiore nella determinazione dello scostamento relativa allo 0,3 per cento. Invece la decurtazione del corrispettivo chilometrico è in questo caso pari a 44.447,18 euro».

Per l'anno 2024 sarà applicato ovviamente quanto previsto nel contratto di servizio e a tal riguardo AMO ci comunica che: «Per servizi non svolti nei servizi a chiamata di Modena sono già stati addebitati al gestore Seta 47.600 euro di penali per servizi non svolti».

In merito alla carenza di personale, in questo caso i dati che cito sono dell'azienda. Con la ripresa dei servizi post-Covid l'azienda ha iniziato a subire una forte uscita di autisti, inizialmente quasi integralmente gestita con assunzioni di autisti e poi con le prime uscite dell'Accademy. Verso la fine del 2023 è diventato sempre più evidente che la continua rincorsa alla ricerca di nuovi autisti non riusciva a reggere in tutti i bacini – a Modena e Reggio in particolare – il ritmo delle uscite. Seta ha potenziato i canali di ricerca e soprattutto l'Accademy aziendale, aperta ora a tutti i candidati idonei per acquisire la patente D e la CQC, ma che ha tempi fisiologici di almeno alcuni mesi tra l'ingresso in aula e l'effettivo avvio del neo assunto al servizio.

In questo momento sono previsti, oltre ai possibili ingressi di autisti formati, dieci nuovi innesti a dicembre 2024 sul bacino di Modena da una classe di Academy attivata ad inizio anno, mentre altre classi già attivate termineranno il loro percorso nel corso del prossimo anno. In questo caso si tratta di 43 potenziali nuovi acquisti, nuovi autisti, oggi ovviamente candidati in aula per il bacino di Modena.

Infine l'ultima domanda sull'ampliamento delle zone 30 e la connessione peggiorativa con il trasporto pubblico. Le due questioni, a differenza di quanto sembrasse suggerito nell'interrogazione, a mio avviso non hanno attinenza. Le zone 30 non inibiscono il transito dei veicoli, né delle automobili né dei monopattini né delle biciclette né dei veicoli pubblici né dei pedoni. Esse sono una progettualità prevista dal nostro PUMS che attendono soprattutto agli obiettivi di sicurezza stradale e di contenimento delle emissioni, con diverse prospettive da breve a medio termine. Lo stesso vale per le zone quiete scolastiche, su cui stiamo investendo alla pari delle zone 30 in quest'inizio Consiliatura e se cui continueremo a investire.

Per quanto riguarda invece le precisazioni richieste dalla consigliera Baracchi, è l'Agenzia AMO che ci fornisce gli elementi utili alla risposta. AMO ci comunica che è in costante contatto con gli istituti comprensivi interessati all'utilizzo del servizio urbano di Modena e tutte le scuole secondarie di secondo grado, le vecchie superiori, al fine di monitorare gli orari di entrata per assicurare un servizio adeguato alle esigenze dei relativi studenti e insegnanti. Si precisa che nella rimodulazione del servizio per l'anno scolastico 2024/2025 sono stati garantiti i medesimi servizi offerti negli anni precedenti per le scuole collocate sul percorso delle linee esistenti, ad esempio la 5 e la 8, per cui non si sono rese necessarie particolari interlocuzioni con le scuole.

Per quanto riguarda le scuole per le quali si effettuano modifiche di percorso, come le scuole Calvino e Marconi servite dalla linea 10, sono stati effettuati adeguamenti in relazione alle circolari informative ricevute. In particolare, dice sempre l'Agenzia: «Per la mobilità di orario di uscita delle scuole Marconi, la corsa che transitava davanti al plesso è stata posticipata dalle 13:00 alle 14:00. In ogni caso, dalla via dell'anno scolastico, dove le modifiche apportate hanno causato qualche disagio e modifiche di abitudini, comunicati in particolare attraverso richieste di utenti, si è intervenuti con leggere modifiche di orario, anticipo e posticipi, che entreranno in vigore dal 4 novembre».

AMO svolge inoltre in collaborazione con SETA un costante monitoraggio dei carichi anche sul servizio urbano per intervenire con corse bis nel caso si verificassero aumenti dell'affollamento in orari particolarmente frequentati. Questo è avvenuto ad esempio nei primi giorni di scuola, quando gli studenti sono usciti per alcuni giorni tutti alle 12 e dal polo, anziché due navette come da programma, ne sono partite fino a 16 verso l'autostazione. Relativamente alle attività extracurricolari, poiché il servizio urbano di Modena si svolge a frequenza, con rinforzi per le necessità viste sopra, ed essendo un servizio indifferenziato, non dedicato, non sono mai stati previsti orari particolari per le attività extracurricolari. Per queste è tuttora disponibile il servizio ordinario, anche se con le frequenze riviste di cui abbiamo discusso anche nella risposta precedente. Su questo vale come informazione definitiva la oggi vigente tabella che abbiamo anche qua portato all'attenzione dell'assessora Baracchi, che oggi non è presente.

Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Prego, consigliera Modena”.

La consigliera MODENA: “Presidente, chiedo la trasformazione dell'interrogazioni in interpellanza”.

Il PRESIDENTE: “Prego, può procedere col suo intervento”.

La consigliera MODENA: “Io sono pienamente d'accordo, ho ascoltato con molto interesse quel che ha detto l'assessore, ho letto prima tutte e due le interrogazioni, quindi condivido pienamente quello che le due colleghe hanno evidenziato. Tutti sentiamo che c'è un diffuso malessere su questo trasporto pubblico, per cui peraltro anche la recente richiesta da parte dei referenti del sindacato che ha scritto a tutti i consiglieri, con cui ha evidenziato un problema di rappresentanza sindacale molto grave, peggiora la situazione. Quindi io penso che sia molto giusto quello che lei propone, cioè di unire tutte le forze consiliari oltre alla Giunta, di tutti per partire con un processo. Abbiamo cinque anni davanti e questo, insieme se vogliamo insieme ai rifiuti eccetera, è uno dei problemi più pungenti e scottanti.

Per cui sono dispostissima con tutti a lavorare insieme come primo punto per migliorare la viabilità di Modena e queste problematiche che sono state descritte così puntualmente. Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie a lei. Prego, consigliere Bertoldi”.

Il consigliere BERTOLDI: “Buongiorno a tutti, grazie Presidente.

Il TPL a Modena è in tilt. C'è un momento di emergenza che secondo me così non abbiamo mai vissuto, almeno io non ricordo una situazione come questa.

Il TPL per funzionare deve essere concorrenziale a trasporto individuale e questo può avvenire soltanto se è un trasporto certo – quindi che le corse ci sono, io devo essere sicuro che c'è la corsa – se è veloce e se la cadenza delle corse è molto frequente. Può funzionare, va in concorrenza col privato, con la mobilità privata e a quel punto può ridurre effettivamente la pressione del traffico all'interno di una città. Oggi non è così e io non posso immaginare la vita di un lavoratore o di uno studente che deve recarsi, uno nel posto di studio e l'altro nel posto di lavoro, che non sa se ci arriva. Cioè non è possibile che uno non sappia quando parte di casa se riesce ad arrivare alla meta.

Dobbiamo ripensare completamente la situazione perché in questo momento il servizio di SETA non soddisfa né gli utenti né i lavoratori. Se abbiamo una così grande mancanza di autisti in una città come Modena, forse ci sono anche dei motivi. Molti lavoratori non trovano in SETA delle risposte, abbiamo vari tipi di problemi. Ad esempio, come appena ha ricordato la professoressa

Modena, esiste un problema di rappresentanza dei sindacati, alcuni dei sindacati che sono più presenti tra gli autisti e tra i lavoratori di SETA. C'è una mancanza di tavoli che permettano anche una progettualità condivisa. Si è creato un muro contro muro che alla fine non fa secondo me gli interessi di nessuno. Ci sono tanti altri problemi che vivono gli autisti e i lavoratori di SETA, ad esempio ci sono le corsie privilegiate, quelle preferenziali degli autobus che spesso non sono mantenute, sono piene di buche da anni. Questo crea ovviamente pericolo per chi deve guidare degli autobus, crea delle vibrazioni che col tempo possono determinare delle patologie nei lavoratori stessi. Abbiamo dei lavoratori che hanno dei profili lavorativi analoghi, cioè fanno la stessa cosa e hanno stipendi diversi, quindi questo crea una disparità che produce molto malumore nei lavoratori. Esistono spesso pause non adeguate e in più abbiamo anche il contratto di lavoro scaduto, tanto per non farci mancare niente. Capite bene che questo è un contesto dove diventa poi difficile riuscire a fare funzionare le cose, oltre al problema che poi ci sono i mezzi che ovviamente devono essere rivisti, insomma ci sono una serie di problematiche.

Il problema è questo: bisogna avere una posizione chiara, netta. O il sistema pubblico-locale diventa un sistema efficiente, altrimenti tutte le politiche che ha portato avanti il Comune negli ultimi dieci anni sono destinate a fallire completamente. Le politiche sono state fatte per privare la possibilità a coloro che hanno le auto di poterle utilizzare, quindi pochi parcheggi, restrizione delle corsie, eliminazione di corsie, è stata fatta una politica per limitare in qualche modo il trasporto privato per favorire il trasporto pubblico-locale. Ma capite bene che se il trasporto pubblico-locale non funziona e il trasporto privato è ostacolato, chi ne fa le spese sono i modenesi che non riescono più a muoversi, o perlomeno non riescono a muoversi in tempi utili.

Qui il Comune deve fare una scelta, perché è vero che probabilmente mancano anche investimenti a livello nazionale, però sappiamo che la coperta è corta, non è una situazione in questo momento particolarmente favorevole per il governo a livello di disponibilità di denaro. Quindi o ci investiamo un po' anche noi e cerchiamo di rendere il sistema più efficiente, con anche meno costi ma migliore qualità e ci mettiamo un po' di soldini anche dentro, altrimenti dobbiamo cambiare completamente la politica. Allora cominciamo a fare più parcheggi, cominciamo a fare più corsie, ma credo che questo vada contro quella che è stata una visione che si è proposta per molto tempo e che credo non voglia essere dismessa. Però su questo l'Amministrazione a questo punto deve essere chiara: se ha veramente l'interesse del trasporto pubblico-locale si impegna al massimo perché questa situazione di emergenza che stiamo vivendo in questo periodo venga superata agevolmente.

Infine sul discorso scuola, poi termino qui, è chiaro che ci deve essere un coordinamento con gli istituti scolastici perché dal coordinamento degli orari – essendoci delle piccole differenze tra ogni istituto scolastico, c'è chi inizia un pochino dopo, un pochino prima – quindi o uno riesce a gestire tutto in coordinamento e se questo riesce ovviamente ne traggono benefici tutti. L'auspicio è che l'Amministrazione, l'agenzia che si occupa di questo e SETA insieme agli istituti scolastici si siano intorno al tavolo per cercare di ottenere la massima efficienza possibile a favore ovviamente degli utenti in primo luogo, ma anche poi dei lavoratori.

Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie Bertoldi. Prego, consigliere Fidanza”.

Il consigliere FIDANZA: “Grazie a tutti. Tralascio i dati a livello nazionale dove il fondo trasporti è sottofinanziato oramai da diversi anni. Anche se gli ultimi governi stanno cercando di reintegrare questo defianziamento, purtroppo è previsto per il 2025 un finanziamento di 5,2 miliardi, anche se alcune stime dicono che dovrebbe essere almeno di 6 miliardi.

A livello locale invece è indubbio che ci siano delle criticità che sono sotto gli occhi di tutti. La prima è legata alla mancanza degli autisti che ha comportato una diminuzione delle frequenze e numero delle corse. La buona notizia è che nei prossimi mesi, grazie all'Academy, si dovrebbe colmare il debito del personale. Tuttavia quanto avvenuto deve farci riflettere soprattutto per il futuro. In questi mesi gli autisti sono mancati perché tale lavoro a Modena non è più attrattiva. Hanno un contratto integrativo scaduto, turni massacranti che non conciliano con la vita privata e sono esposti a violenze nei loro confronti. Per questo il 5 ottobre hanno scioperato e presto lo rifaranno come comunicato.

È necessario subito un nuovo tavolo di trattative per una soluzione riguardo il contratto, ma anche

per trovare delle soluzioni circa la questione affitti per i lavoratori fuori sede. È importante offrire loro locazioni calmierate vie preferenziali. Insomma, bisogna essere attrattivi per il personale per non ritrovarci di nuovo in questa crisi, ma bisogna essere attrattivi anche per il trasporto pubblico in sé, spingendo la gente a usarlo sempre più. È necessario rivalutare le stesse corse in termini di tempo, percorsi, frequenza e adattare un giusto costo del biglietto al servizio offerto che deve essere confortevole e sicuro. Le esigenze della città cambiano nel tempo e il trasporto pubblico deve essere in grado subito di riadattarsi.

Le notizie positive sono che è in essere un cambio del parco macchine con nuovi autobus sicuri e sempre più green rispetto al passato. Pertanto da questi dati positivi è necessario un cambio di rotta sulla gestione del TPL di Modena, se necessario anche con cambi radicali. Modena è una città sempre più turistica, universitaria e industriale ed ha necessità di riavere in breve tempo un trasporto locale sempre più pubblico, efficiente e non inquinante. Sono sicuro che il giusto dialogo e le giuste idee porteranno i loro frutti.

Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Grazie, Fidanza. Prego, consigliere Silingardi”.

Il consigliere SILINGARDI: “Grazie Presidente, grazie agli interroganti e all'assessore per la risposta. È un'occasione per fare un focus su questo tema che è molto importante. È un tema che tutto sommato non è complesso, complesse sono le soluzioni. Perché dico che non è complesso? Secondo me perché il tema del trasporto pubblico locale ricorre ciclicamente nelle nostre discussioni, anche nelle scorse Consiliature come un servizio da valorizzare, come un punto centrale per passare ad una mobilità di tipo diverso, ma le soluzioni sono complicate per quello che è un assessore e che hanno detto anche altri.

Questo a partire dal tema del sottofinanziamento di un servizio che da solo non si regge, lo sappiamo benissimo, è inutile che ci nascondiamo dietro un dito: se non intervengono finanziamenti il sistema non regge. Nelle grandi città europee il sistema regge con iniezioni di denaro pubblico del valore di qualche milione di euro all'anno. Qui bisognerebbe fare un ragionamento di tipo macroeconomico che ogni tanto faccio, non voglio addentrarmi più di tanto, ma questo poi è anche il frutto di scelte di tipo strategico che non dipendono dal governo A o dal governo B, ma da un modello economico sociale che fa della *spending review* – per usare un termine inglese per non dire taglio ai servizi pubblici – e delle riforme strutturali che fa di un eufemismo, per non dire altro, le politiche di moderazione salariale nei confronti dei lavoratori.

Occorre sì ridiscutere da un lato la questione a livello nazionale, i finanziamenti andrebbero aumentati, con tutte le difficoltà del caso perché non viviamo su Marte e sappiamo benissimo quali sono le problematiche di tenuta dei bilanci. Diventa una questione di priorità però, quindi dove – e siamo sempre lì – si mettono i soldi, dove si sceglie di investire quote nel Prodotto Interno Lordo. Se si vuole investire, non so, in armamenti o se si vuole investire in Sanità, Scuola e Trasporto Pubblico.

Poi c'è la questione locale. A mio avviso, quando si affronta questo tema, bisogna fare un passo indietro o in alto, non importa dove, ma occorre capire cosa si vuole fare del trasporto pubblico locale. Ci sono come rete, come tipologia di mezzi, nella scorsa Consiliatura ci vennero presentati degli studi di fattibilità. Il nostro giudizio era che non erano sicuramente sufficienti, però da lì si può partire per costruire, questo Consiglio e ovviamente questa Amministrazione può partire per costruire un percorso che ci porti a rivedere il trasporto pubblico locale.

L'altro grosso tema è un tema che anche questo abbiamo già affrontato, ovvero cosa politicamente si vuole fare delle partecipate, nella fattispecie di AMO e di SETA. Quali prospettive di tipo politico si vuole dare, l'Amministrazione vuole dare nei confronti di questi soggetti? Perché su SETA soprattutto intanto c'è un tema – è stato già detto da alcuni che mi hanno preceduto – di politiche sindacali, le quali esigono altre competenze chiaramente. Sì, benissimo le assunzioni, ma se un nuovo assunto arriva e guadagna, mi sembra di capire, 1200 euro al mese in una città come Modena con i problemi della casa, con i problemi della qualità della vita, capiamo bene tutti quanti che appena ha l'occasione di andare a lavorare nel privato, saluta e va a lavorare nel privato. Secondo me il problema è un po' più complesso del non fare semplicemente le assunzioni.

Allora la domanda politica che in Aula ci dobbiamo fare è, come dicevo prima, cosa vogliamo fare



del trasporto pubblico locale, come tutti insieme vogliamo affrontare il tema a livello nazionale con le rispettive forze politiche per indicare delle priorità, e se tra le priorità vi rientra il trasporto pubblico locale. Infine, che ruolo vogliamo dare alla partecipazione che abbiamo in SETA. Ringrazio l'assessore per l'informazione che si apre un tavolo di confronto con SETA e con AMO, questo è fondamentale perché credo che in quel tavolo di confronto sia importante non tanto andare a battere il pugno o meno, ma andare a portare quello che è l'indirizzo che si vuole dare alle politiche del trasporto pubblico locale che senza queste società non si possono portare avanti. Queste ultime devono però essere portate avanti con determinate garanzie, ripeto, per i lavoratori ma anche per l'utenza.

Grazie”.

Il PRESIDENTE: “Non vedo altri interventi. Lenzini, prego”.

Il consigliere LENZINI: “Grazie Presidente. Credo che, riguardo il trasporto pubblico, l'intervento che mi ha preceduto, in particolare quello di Bertoldi, partiva da presupposti che anche noi condividiamo. È però il finale che va a cadere in una prospettiva davvero poco realizzabile.

Il trasporto pubblico per una città come Modena è da un lato fondamentale per prevederne lo sviluppo e non solo, anche per arrivare a quella visione di città della prossimità di cui tanto parliamo e sulla quale mi sembra che la stragrande maggioranza di questo Consiglio Comunale concordi. È chiaro però che deve essere una costruzione di un trasporto pubblico molto diverso da quello che immaginiamo.

Quello di cui discutiamo oggi, purtroppo – lo dico francamente – è di come far funzionare nella maniera migliore possibile un trasporto pubblico stante le attuali situazioni, le attuali condizioni. È difficile però immaginare che questo servizio possa essere stravolto se non si cambiano le condizioni alla base, che sono diverse. Non ne faccio una questione di colore politico, quindi parto dal Governo. Occorre aumentare le risorse per il trasporto pubblico, soprattutto in determinate situazioni, con un'attenzione particolare a quella che è anche la gestione di questi fondi. Mi riferisco sia ai fondi necessari al funzionamento del trasporto pubblico, sia a quelli necessari agli investimenti per il trasporto pubblico, investimenti in trasporto pubblico che non possono essere soltanto in mezzi, ma che devono diventare anche per il trasporto pubblico su gomma anche infrastrutture, cosa che in questo momento non c'è. La mia è una provocazione, ma se riuscissimo a creare delle corsie in sede propria, facendo forti investimenti sulla nostra viabilità, è chiaro che il mezzo pubblico si muoverebbe in maniera molto diversa, con tempi certi, con frequenze diverse, a un costo minore.

È chiaro che non basta un intervento del Governo, anche da parte della Regione – per questo ho detto che non ne faccio una questione di colore politico, ma di un sindacato del territorio – è importante che cambino le prospettive, perché in questo momento Modena è fortemente penalizzata nei finanziamenti per il trasporto pubblico rispetto alle altre province della regione Emilia-Romagna. Questo credo che bipartisan sarebbe da portare avanti nelle richieste, proprio in questo momento in cui ha un particolare significato, visto che siamo a ridosso delle elezioni regionali. È difficile immaginare, riprogettare completamente un trasporto pubblico, stante il finanziamento nazionale e regionale di questo servizio. Dopodiché sarà chiaro che se aveva tanto coraggio nel cofinanziare – perché la maggior parte di questi finanziamenti sono cofinanziamenti – anche da parte dell'ente pubblico, ma in questo momento che Modena Comune si faccia carico al 100 per cento degli investimenti e dei soldi che servono per fare questo cambio di passo necessario e imprescindibile, se vogliamo nei prossimi anni immaginare un trasporto pubblico diverso, io credo che sia poco serio.

Quindi bene la discussione di oggi, anche se dico francamente che non l'Amministrazione ma tutti quanti la stiamo giocando in difesa a dire che mancano gli autisti per un servizio del quale, tutti noi siamo coscienti, abbiamo bisogno in realtà di un forte cambio di passo. Dopodiché è fondamentale quello che ci è stato detto per risolvere il problema contingente degli autisti, e non mi addentro perché ne avete già parlato lungamente del problema degli autisti delle retribuzioni e dei servizi a cui sono costretti, quindi c'è tutto un tema enorme da affrontare. Però io credo che oggi qua, quando noi parliamo di trasporto pubblico, se non riusciamo a parlarne con quella visione, con quella prospettiva che deve essere diversa, con chiarissime le esigenze di cosa si ha bisogno per arrivare al

risultato che tutti noi immaginiamo e, spero, condividiamo, allora in questo caso faremo una discussione di prospettiva e positiva per questo Consiglio.

Il PRESIDENTE: “Non vedendo più richieste di interventi, do la parola consigliera Rossini per la replica”.

La consigliera ROSSINI: “Grazie Presidente, ringrazio l'assessore per la risposta e i colleghi intervenuti per gli spunti che hanno fornito al dibattito. Assessore, mi ritengo solamente parzialmente soddisfatta. Alcune cose sono state una conferma di dati che avevamo, quindi sì, diciamo che su questo posso dirvi soddisfatta.

Invece il punto su cui nell'interrogazione avevo cercato di dare una sollecitazione, ma su cui non ho sentito una presa di posizione decisa, è la valutazione dell'operato del Presidente di SETA, sul quale secondo me qui noi dobbiamo essere molto chiari.

Modena ha avuto un problema di taglio di corse, nella stessa misura non ha avuto questo problema a Reggio e Piacenza non ha assolutamente avuto questo tipo di problema. Questo dato deve farci riflettere sulla gestione di SETA, perché se Modena ha avuto un taglio di corse e le altre due province che rientrano nella gestione di SETA non l'hanno avute in uguale misura o addirittura non le hanno avute, significa a mio parere che c'è un problema di gestione proprio dell'Ente.

Se io vado a vedere lo statuto di SETA, leggo che gli amministratori devono essere scelti tra persone che vantino esperienze gestionali, tecniche e amministrative nel settore del trasporto pubblico locale, delle mobilità e dei servizi pubblici. Mi dispiace fare questo passaggio, ma va fatto perché bisogna che qualcuno lo dica. L'attuale Presidente di SETA, se si va a verificare il curriculum, non ha queste caratteristiche. Non le ha. Ci siamo? Eppure è stato confermato a pochi mesi dalla scadenza del mandato del precedente Sindaco, lo sappiamo tutti, è stato confermato a pochi mesi dalla scadenza nonostante i risultati di SETA non fossero quelli che tutti ci aspettiamo – e lo abbiamo visto adesso – e malgrado lo Statuto sia chiaro nel definire chi debbano essere gli amministratori di SETA.

Aggiungo anche un altro elemento. A differenza del Presidente che viene nominato dalla provincia di Modena, l'amministratore delegato, la cui nomina spetta agli enti privati che partecipano a SETA – quindi da HERM S.r.l. e T-PER, risponde al Consiglio di Amministrazione. Se andiamo a vedere quello che c'è scritto in Camera di commercio, noi leggiamo che l'amministratore delegato propone al Consiglio di amministrazione i piani, gli investimenti annuali e le procedure per la definizione delle linee guida in materia di gestione del personale e le sottopone al Consiglio di amministrazione. Mi chiedo questo: il Presidente di SETA, che è nominato dalla provincia di Modena, ha riferito qualcosa? Ha riferito che ci fosse da parte dell'amministratore delegato una gestione dei piani di investimento della gestione del personale? Come è intervenuto in questo? Perché il Presidente di SETA non va solo a parlare col Console delle Filippine per mettersi d'accordo e far venire gli autisti filippini, sottopagati anche loro, a lavorare a Modena, ma deve anche stare in Consiglio di amministrazione a sollecitare chi deve fare a fare. Se chi deve fare è l'amministratore delegato, io mi aspetto che il Presidente di SETA, che risponde alla provincia di Modena, faccia qualcosa, che ci avvisi se le cose non vanno bene, che solleciti all'interno del Consiglio di amministrazione una presa di posizione, un piano finanziario, un intervento sui dipendenti.

A me non risulta. Anche perché, Assessore, non c'è stata una risposta sulla mia richiesta esplicita di valutare l'operato del Presidente di SETA. Quindi io capisco che ci siano le richieste al Governo di intervenire, e questo possiamo dividerlo. È bipartisan la cosa: ci vogliono più soldi, più soldi dal Governo e più soldi dalla Regione, possiamo essere d'accordo. Però, ripeto, in SETA abbiamo avuto tagli delle corse a Modena, meno tagli delle corse a Reggio, zero tagli delle corse a Piacenza. C'è qualcosa che non va nella gestione di SETA. Noi dobbiamo capire cosa non va. Noi crediamo, ma l'abbiamo detto da mesi, che bisogna intervenire sui vertici e rimuovere coloro che non hanno fatto quello che avrebbero dovuto fare, in base semplicemente allo statuto di SETA.

Detto questo, la mia soddisfazione è solamente parziale per queste ragioni. Sollecitiamo un intervento in questo senso, perché quello che noi possiamo fare ora va in questa direzione.

Il PRESIDENTE: “Assessore Guerzoni per intervento conclusivo.

L'assessore GUERZONI: "Ringrazio tutti per il dibattito. Alcune precisazioni e poi due, tre, telegrafici elementi politici per chiudere.

Innanzitutto, consigliera Rossini io capisco cosa ha detto, però il suo ragionamento si basa su un presupposto che è un falso sillogismo, cioè una cosa che alla prima interrogazione di filosofia al liceo ti bocciano perché si basa su un presupposto sbagliato. Non è vero che non c'è stata una rimodulazione a Reggio. C'è stata la rimodulazione a Reggio, come c'è stata nel trasporto pubblico di Carpi, come c'è stata una corsa a Sassuolo. Il punto vero è che a Modena ce ne siamo accorti di più perché c'era più TPL. Basterebbe questo a risponderle sul fatto che il tema vero è che da noi questo è molto sentito perché, rispetto agli altri bacini, per il lavoro fatto negli ultimi 15-20 anni, il TPL era andato avanti rispetto al resto.

Dico anche che oggi gli statuti sono quelli che ereditiamo da una lunga storia iniziata nel 2012, che tutte le governance del mondo possono essere migliorate, però – l'ha detto prima il consigliere Silingardi – le soluzioni complesse necessitano innanzitutto di nuove risorse e di un cambio di paradigma. Chi è un consigliere esperto ha già visto qualche bilancio e sa benissimo che quando andate a vedere il bilancio previsionale, nel capitolo del Servizio Mobilità c'è quella cifra di circa 1.200.000 euro che il Comune di Modena, alla pari degli altri soci, dà alle agenzie per la mobilità. 1.200.000 euro, come dice la legge funzionale, è funzionale al servizio e al funzionamento dell'agenzia. 1.200.000 euro è quello che oggi il concordato, il disposto dalle leggi ci permette di dare.

Come detto prima, non è un problema dell'ultimo governo, è di tutti quelli prima precedenti perché è da più di 10 anni che c'è un problema. Si sta parlando di 700 milioni non per far di più, ma per sterilizzare la tempesta perfetta degli ultimi anni e 900 milioni per rinnovare un contratto di servizio. In questo, consigliere Bertoldi, voi che avete qualche entrata al MIT dateci una mano, perché se per questi lavoratori non si mette a posto l'accordo nazionale, si possono fare tutte le trattazioni di secondo, terzo o quarto livello. Io faccio sempre il tifo perché gli accordi vengano fatti, però le dimensioni economiche per far funzionare una cosa che parte dal presupposto che è pubblica e deve costare poco devono avvenire a tutti i livelli. Altrimenti facciamo gli investimenti, facciamo altre cose, però poi dopo le persone che lavorano in quel campo non ci sono.

Quindi si può sempre migliorare la governance, ma oggi se non c'è un cambio tra 3-4 anni stiamo parlando di qualcosa che non sarà a livello di 10-15 anni fa e non lo sarà più, quindi ci sarà una regressione del Paese da quel punto di vista. Penso che di fronte a queste dimensioni di problemi altre questioni diventano veramente folcloristiche, al netto del fatto che – ci tengo a dirlo alla consigliera Rossini perché l'avevo letto su una nota stampa e lì deve rispondere l'azienda – la questione del Console delle Filippine è stata chiarita rispetto all'invito della comunità locale, quindi anche lì penso che ci voglia un attimo di rispetto.

Tre flash di prospettiva politica. I prossimi anni su questo fronte non saranno di galleggiamento, per un motivo semplice: Il 2024/2029 o il 2025/2030, vedetelo come vi pare, ci porta nell'agenda qualcosa che sapevamo già prima sarebbero arrivate, perché in questi 5 anni le gare ci saranno. Poi siamo nel Paese dei balneari, ogni tanto si rinvia, si rinnova, vedremo, però le gare ci saranno e questo è un elemento strategico su cui ci dovremmo confrontare qua dentro per competenze e anche fuori. È chiaro che delle gare cotte in cui grandi player nazionali fanno male ai territori, secondo me sono sbagliate, la dico proprio molto chiaramente. Che si chiami Partecipata del Ministero, che si chiami in qualunque altro modo, penso che il grande valore, non solo in Emilia ma anche da altre parti, sia che il presidio pubblico dentro questo servizio sia forte e sia dentro l'azienda.

Il secondo grande elemento strategico dei prossimi anni con cui bisognerà confrontarsi con la nuova Amministrazione regionale è il tema della holding, o il tema di questa nuova governance che tiene dentro i tre bacini di servizio. Nella nostra Regione opera SETA, opera T-PER, opera START e tutto ciò che è loro collegato. Questo è un tema strategico, non so dire quale sarà la prospettiva. Sicuramente, come ha detto il nostro Sindaco, in quella direzione ci si va guardando le carte che portano al beneficio dell'interesse pubblico, sia dentro che fuori l'azienda, sull'interno e sull'esterno.

Il terzo grande tema dei prossimi anni sono gli investimenti, a partire dall'idrogeno, che a Modena si farà. Verrà portato avanti, è un progetto serio, un progetto chiuso, molto concreto e su questa direttrice anche qua bisognerà confrontarci a livello strategico, perché una volta che si lotta per farli funzionare, una volta che si mettono in campo, c'è anche il tema della sostenibilità del trasporto pubblico. Quindi quella è una delle altre grandi questioni su cui nei prossimi anni dovremo

discutere.

Ci aggiungo, visto che è venuto fuori, anche le cose che possiamo e dobbiamo fare a livello locale: il futuro del nuovo hub intermodale è il primo grande tema strategico su cui confrontarsi. Sono stati fatti dei primi studi, bisognerà portare avanti quel tipo di riflessione che non interessa solo noi, ma vede anche altri player, Ferrovie in primis, e poi dopo da lì collegare gli altri elementi strategici, il piano della mobilità e il piano urbanistico. Anche questo è sfidante. Guardate, non ci sarà modo su questo fronte, anche volendo, di galleggiare perché sarà davvero un quinquennio dove o vengono fatte determinate scelte o non vengono fatte. Il fronte della Regione è il primo, ma sul fronte nazionale – chiudo su questo perché ho colto con piacere davvero un interesse istituzionale, al di là delle nostre normali beghe di divisione partitica che ci saranno sempre – non è un problema solo di Modena, ma di tutte le altre piccole-medie città che stanno vivendo lo stesso problema. O su quello si cambia, oppure noi continueremo a vedere un declino che semplicemente non ci meritiamo, ma i cittadini in primis che utilizzano il servizio non ci meritano.

Grazie”.

Del che si è redatto il presente verbale, letto e sottoscritto con firma digitale

Il Presidente  
CARPENTIERI ANTONIO

Il Segretario Generale  
DI MATTEO MARIA



Comune di Modena



**Comune di Modena  
Consiglio comunale**

**Gruppo Consiliare  
Fratelli d'Italia**

Modena, 27 agosto 2024

PROTOCOLLO GENERALE n° 327602 del 27/08/2024

***Al Presidente del Consiglio Comunale***

***Al Sindaco***

***Alla Giunta***

## **INTERROGAZIONE**

**OGGETTO: i tagli delle corse del trasporto pubblico locale**

**premessi che**

- il 23 agosto la stampa locale ha diffuso la notizia dell'approntamento di un piano definito "emergenziale" di rimodulazione temporanea delle frequenze delle linee urbane di Modena per ridurre i disagi derivanti dalla crescente carenza di autisti di SETA;
- da quanto si è appreso dalle notizie diffuse la "strategia" è stata pianificata da aMo d'intesa con il Comune di Modena per la ripresa del servizio scolastico di settembre;
- si afferma che per tutelare l'utenza e fornire con le risorse disponibili un servizio regolare e affidabile aMo ha rivisto il quadro orario scolastico dell'intero servizio urbano di Modena con modifica degli orari di tutte le linee, salvaguardando le corse utilizzate da studenti e lavoratori;

- da informazioni assunte si è appreso che la riduzione del servizio sarà pari a 29 autisti complessivamente tra mattina e pomeriggio. Le linee che alla mattina avevano una frequenza di 10/12 minuti avranno una frequenza sino a 25 minuti mentre nel pomeriggio si passerà da una media di frequenza di 20 minuti a 30 minuti con punte di 45 minuti sulla linea 12 che prima aveva una frequenza di 30 minuti. La linea 15 che al pomeriggio aveva una frequenza di un'ora con la rimodulazione concordata passerà solamente 3 volte dalle 14 alle 20;
- le notizie apprese riferiscono che SETA avrebbe dato garanzie ad aMo che sarà in grado di ripristinare l'organico entro la primavera del 2025, con la conseguenza che si prospettano mesi di disservizi;

**considerato che**

- il contratto di servizio in vigore tra aMo Spa e SETA Spa stabilisce tra gli Standard di Servizio un grado di affidabilità pari al 99,70% delle corse urbane previste nel Programma di Esercizio Base (PEB) annuale regolarmente effettuate;
- il contratto di servizio prevede altresì per le corse saltate nel servizio urbano di Modena che superano la soglia di scostamento dello 0,3000% (pari a n. 1320) la corrispondente decurtazione proporzionale del corrispettivo chilometrico e l'applicazione della penale di euro 100 per ciascuna corsa non effettuata;
- il Programma di Esercizio Base (PEB) dell'anno 2022 prevedeva che nel trasporto pubblico urbano di Modena fossero effettuate complessivamente 440.165 corse;
- il PEB dell'anno 2023 prevedeva che nel servizio di trasporto pubblico urbano di Modena fossero effettuate 545.659 corse;

- nell'anno 2022 non sono state effettuate da SETA circa 1795 (il dato si riferisce al periodo gennaio-novembre) corse urbane di Modena;
- nell'anno 2023 non sono state effettuate da SETA circa 1458 (il dato si riferisce al periodo gennaio-novembre) corse urbane di Modena;
- nel 2022 e nel 2023 non sono state quindi effettuate da SETA un numero di corse superiore allo scostamento massimo consentito dal contratto di servizio;

#### **rilevato che**

- da almeno due anni SETA non è più in nelle condizioni di garantire il servizio di trasporto nelle misure indicate nel contratto di servizio in vigore tra aMo e SETA;
- tale situazione di continui - e non pianificati con adeguato preavviso - tagli di corse che non può più essere considerata emergenziale in quanto si ripete di anno in anno, comporta disagi per i cittadini che si vedono improvvisamente modificare il servizio di trasporto pubblico per di più in prossimità dell'inizio dell'anno scolastico;

#### **valutato che**

- la concomitanza dei seguenti annunci:
  - a) realizzazione in città di quattro nuove zone 30 per promuovere la mobilità sostenibile;
  - b) taglio delle corse del trasporto pubblico locale

denota una mancanza di visione complessiva sulla mobilità in città che desta forte preoccupazione;

- l'annuncio nel gennaio 2024 del Presidente di SETA di risolvere il problema della carenza di personale avviando una collaborazione per l'assunzione di autisti filippini è apparso subito in contrasto con il fatto che gli autisti SETA lamentano salari bassi e difficoltà a reperire alloggi a

prezzi accessibili ed infatti non si è evidentemente andati oltre l'annuncio se oggi si tagliano di nuovo le corse attribuendo il taglio alle carenze di personale;

tutto ciò premesso, considerato, rilevato e valutato,

**si interrogano il Sindaco e la Giunta per sapere**

- se le informazioni e i dati di cui alle premesse corrispondono a quanto accaduto e sono veritieri;
- se per le corse non effettuate negli anni 2022 e 2023 aMo ha applicato la sanzione della decurtazione proporzionale del corrispettivo chilometrico prevista dal contratto di servizio e la penale di euro 100 per ciascuna corsa non effettuata e, in caso affermativo, si chiede l'ammontare complessivo della decurtazione e della penale per ciascun anno;
- quante corse è previsto siano effettuate nel servizio di trasporto pubblico urbano di Modena nell'anno 2024 dal Programma di Esercizio Base;
- se per le corse non effettuate nell'anno 2024 saranno applicate la sanzione e la penale previste nel contratto di servizio;
- come si valutano le iniziative del Presidente di SETA per fare fronte alle carenze del personale, come SETA e quindi il suo Presidente intende procedere per risolvere il problema della carenza di personale e quali strumenti intende utilizzare il Comune per fare in modo che aMo e SETA garantiscano il servizio;
- considerate le decisioni di procedere con l'ampliamento delle zone 30 al fine di incentivare la mobilità sostenibile e, in concomitanza, di tagliare le corse del trasporto pubblico locale, come si ritiene di rispondere ai cittadini che hanno necessità o decidono di utilizzare un mezzo di trasporto che non sia la bicicletta o il monopattino o che per varie ragioni ritengono di non poter raggiungere le mete che si sono prefissati a piedi



Il Consigliere firmatario

Elisa Rossini

SI AUTORIZZA LA DIFFUSIONE A MEZZO STAMPA