

## CONSIGLIO PROVINCIALE

Il 08 aprile 2022 alle ore 09:00, convocato dal Presidente nelle forme prescritte dalla legge, il Consiglio provinciale si è riunito nella sala delle proprie sedute per deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

Presiede TOMEI GIAN DOMENICO, Presidente, con l'assistenza del Vice Segretario Generale GAMBARINI PATRIZIA.

Sono presenti, nel corso della trattazione dell'argomento, n. 11 membri su 13, assenti n. 2.  
In particolare risultano:

COSTI MARIA	Presente
GUERZONI PAOLA	Presente
LAGAZZI IACOPO	Presente
MUZZARELLI GIAN CARLO	Assente
PLATIS ANTONIO	Presente
POGGI FABIO	Presente
REBECCHI MAURIZIA	Presente
SANTORO LUIGIA	Presente
TOMEI GIAN DOMENICO	Presente
VENTURINI STEFANO	Assente
VERONESI MATTIA	Presente
ZANIBONI MONJA	Presente
ZAVATTI LAVINIA	Presente

Il Presidente pone in trattazione il seguente argomento:

Atto n. 32  
INFORMAZIONI DA PARTE DEL PRESIDENTE DI SETA SPA ANTONIO NICOLINI E DA PARTE DEL PRESIDENTE DELL'AGENZIA MOBILITA' ANDREA BURZACCHINI.

Oggetto:

INFORMAZIONI DA PARTE DEL PRESIDENTE DI SETA SPA ANTONIO NICOLINI E DA PARTE DEL PRESIDENTE DELL'AGENZIA MOBILITA' ANDREA BURZACCHINI.

Il Presidente dichiara aperta la trattazione del presente argomento.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Ringrazio Antonio Nicolini, che è qui con noi presente, per la disponibilità. Noi abbiamo avuto nei Consigli scorsi la richiesta di fare un po' il punto su tutte le situazioni che coinvolgono la Provincia e anche sui trasporti. Ringrazio anche Andrea Burzacchini, che è collegato. Tre minuti e riprendiamo il Consiglio. Grazie.

Hanno predisposto tutto per poter proiettare. Intanto, come dicevo, ringrazio Antonio Nicolini, Presidente di SETA, e Andrea Burzacchini, Presidente di AMO, che hanno dato la disponibilità a fare il punto con noi della situazione dei trasporti in Provincia di Modena. Noi abbiamo, in questo periodo di pandemia, avuto un grande lavoro da parte di SETA e di AMO; SETA in modo particolare per la ricerca di tutti i mezzi necessari per far fronte al potenziamento necessario per il passaggio dal 100% del trasporto pubblico della capienza dei mezzi all'80%, con la presenza a scuola del 100%, e quello è stato il momento più complicato e più difficile da elaborare, ma anche altri. Oggi dobbiamo tornare a una nuova normalità con il 100% della presenza nelle scuole, ma anche la possibilità del 100% della capienza dei mezzi. Abbiamo la possibilità di mantenere il 75% dei mezzi aggiuntivi che abbiamo avuto in questo periodo, fino a giugno. E il lavoro più complicato sarà quello della ripresa a settembre dell'anno scolastico, che ipotizziamo al 100% sia della presenza a scuola, ma anche 100% della capienza dei mezzi, però verranno meno quelle risorse che abbiamo oggi fino a giugno. Avete organizzato chi parte prima? Antonio, a te la parola.

NICOLINI ANTONIO - Presidente SETA SpA

Grazie Presidente, grazie a tutti i Consiglieri. L'occasione è anche poterci conoscere con alcuni di voi anche personalmente. Ho risposto all'invito del Presidente per questa audizione, comunque questa possibilità di incontro per poter rappresentare una serie di problematiche che riguardano il trasporto pubblico locale, almeno dalla parte del gestore. Io sono il Presidente di SETA e ho ritenuto di preparare una piccola presentazione anche per consentirvi di avere tutta una serie di informazioni generali sull'azienda, ma anche per provare a fare il punto, così come accennava il Presidente, rispetto a questa fase veramente molto, molto complicata, che ci ha visto impegnati in questi ultimi due anni e non solo, anche l'anno in corso vedrete che per noi rappresenta ancora un anno problematico e pieno di criticità, e quindi consentirvi di avere tutta una serie di informazioni, anche un po' di dettaglio rispetto alla situazione attuale e alle prospettive. Naturalmente sono comunque qua, ed eventualmente anche per rispondere a vostre sollecitazioni, richieste, eccetera. SETA SpA è l'azienda che gestisce il trasporto pubblico locale di tre bacini provinciali, Piacenza, Reggio Emilia e Modena, a seguito di una gara che si è tenuta oramai anni orsono. E' una società pubblico privata, è una Società per Azioni; il 50,5% è di proprietà dei Soci pubblici, in particolare con quote differenziate; il Socio principale pubblico è rappresentato dagli Enti Locali modenesi per il oltre il 25%, la quota della Provincia di Modena è del 7,11%. C'è poi una rilevante quota della partecipazione privata con HERM e TPER per circa il 49,42%. Numeri molto generali di inquadramento dell'azienda; sono dati, questi che vedete, che fanno riferimento naturalmente alla situazione pre pandemica, anche perché sono poi nel frattempo molto

cambiati anche nel corso di questi ultimi anni, in particolare per il calo dell'utenza che abbiamo in un qualche modo registrato, e poi vi dirò. Comunque 135 Comuni serviti, 1,5 milioni di abitanti, 69 milioni di viaggiatori trasportati all'anno; altri dati: 900 mezzi complessivi che riguardano la flotta, il valore della produzione è di 108 milioni di euro, oltre 1.040 dipendenti complessivi in organico. Ho voluto anche darvi un dato, che è un dato secondo me importante che caratterizza il trasporto pubblico locale in termini di sostenibilità ambientali: noi nel 2019 abbiamo in un qualche modo risparmiato oltre 120.000 tonnellate di CO2. Queste alcune valutazioni di carattere generale che inquadrano il contesto di questi ultimi anni; il biennio 2020/2021, caratterizzato dalla pandemia COVID-19, ha fortemente condizionato il TPL e le aziende come SETA; anche il 2022, per il sovrapporsi dell'emergenza internazionale umanitaria, quella sanitaria evidenzia fattori di forte criticità. Il susseguirsi di norme e provvedimenti ha influito pesantemente sulla programmazione e sulla gestione ordinaria del servizio, che comunque è stato garantito nella piena regolarità in tutti i bacini, consentendo il trasporto degli utenti, in particolare gli studenti, che stanno completando in sicurezza l'anno scolastico. La forzata riduzione della domanda e della capienza dei mezzi ha provocato una rilevantissima flessione dei ricavi delle aziende. Ricordo che i ricavi dovrebbero coprire circa il 33% dei costi totali dell'azienda, con punte di -80% nel 2020, di -30% nel 2021, e registriamo ancora il -30% in questi primi tre mesi del 2022. Le misure sanitarie introdotte hanno fatto incrementare i costi di gestione, e da settembre 2021 assistiamo al progressivo aumento del costo dei carburanti, delle materie prime e delle forniture, con punte che hanno raggiunto in queste settimane picchi di aumento fino al 300%, evidenziando anche problematiche di approvvigionamento. Noi abbiamo rischiato a Reggio Emilia circa due settimane fa di fermarci con i mezzi perché di fatto l'approvvigionamento dei mezzi di GPL, le gare che noi quasi quotidianamente facciamo per approvvigionarci, sono risultate deserte per diversi giorni, quindi abbiamo dovuto scrivere al Prefetto chiaramente per evidenziare questa forte situazione di difficoltà. Se i prezzi dei carburanti manterranno a lungo questa tendenza, oltretutto lo abbiamo anche reso pubblico questo dato, è una valutazione che abbiamo trasmesso sia agli Enti Soci ma anche alla Regione naturalmente, ed è un dato che accomuna non solo SETA ma anche le aziende di trasporto pubblico, nel 2022, se questa situazione dovesse permanere, stimiamo maggiori costi per SETA per oltre 9 milioni di euro rispetto al 2021, e circa 10 milioni di euro in più rispetto al 2019. Quindi è una situazione veramente molto ma molto complicata. In ogni caso questa situazione che stava per mettere in serio pericolo i bilanci e l'equilibrio dei conti dell'azienda in questi due anni, pur nelle difficoltà comunque l'azienda ha chiuso in sostanziale pareggio, compreso il 2021. Un'anticipazione che faccio al Consiglio: settimana scorsa il Consiglio di Amministrazione ha approvato il bilancio 2021, con un risultato che tiene in ordine i conti dell'azienda e registrando un leggero utile. Questo risultato, il risultato di questi ultimi due anni, è dovuto principalmente alla messa a disposizione per risorse straordinarie e ristori aggiuntivi da parte dello Stato e della Regione nei confronti delle aziende, per il 2020 e per il 2021. Per il 2022 invece nulla è previsto, quindi ad oggi la situazione è veramente complicata. Perché? Mentre per i due anni precedenti lo Stato aveva comunque individuato e messo a disposizione delle risorse, di cui non abbiamo ancora completa contezza, ecco perché abbiamo dovuto chiudere il bilancio anche con estrema prudenza e cautela, ma per il 2022 non c'è nulla; con la chiusura dello stato di emergenza oltretutto siamo, io dico anche, finalmente tornati al 100% della capienza, ma non sono previsti provvedimenti specifici da parte dello Stato a copertura comunque della grave situazione che ancora interessa il trasporto pubblico locale. Un ultimo inciso, anche la stessa Regione Emilia Romagna, con il patto per la mobilità sostenibile, che è

stato recentemente approvato, ad esempio non ha previsto per le aziende per il 2022 il meccanismo di adeguamento inflattivo che invece il fondo nazionale trasporti aveva in un qualche modo e finalmente messo in pista per i prossimi cinque anni. Oltre ai fondi che abbiamo ricevuto attraverso lo Stato e la Regione, l'altro elemento che ci ha consentito di poter chiudere il bilancio con i conti in ordine è anche il proseguimento di una serie di comportamenti di efficientamento interno sul fronte del contenimento dei costi e delle politiche di gestione aziendale. Quali sono gli obiettivi strategici di SETA? La situazione di estrema difficoltà di questi due anni non ha comunque pregiudicato le azioni indicate dal piano industriale di SETA 2020-2023, che stanno proseguendo con le tempistiche previste. Il piano ha definito alcune principali direttrici strategiche di investimento, per promuovere politiche di sviluppo e di crescita ambientale, mirate a migliorare la qualità del servizio erogato e recuperare ed incrementare le quote di utenza che abbiamo perso e che speriamo di riprendere, e l'utilizzo del mezzo pubblico. Ve ne indico tre, i principali, perché chiaramente ci sono anche ulteriori obiettivi. Il primo, in assoluto, quello principale per l'azienda è strategico: un deciso e profondo rinnovo della flotta in termini di miglioramento degli standard qualitativi, di sicurezza e di sostenibilità ambientale dei mezzi pubblici circolanti, riducendo drasticamente l'età media che ha raggiunto livelli di vetustà preoccupanti; investire in progetti di forte innovazione, tecnologia, digitalizzazione, a supporto dell'utenza, per migliorare l'informazione, l'accessibilità, la fruizione e la qualità del servizio erogato; migliorare il clima aziendale e la gestione delle risorse umane, attraverso processi di miglioramento motivazionale, formativo e qualitativo del personale. Su questo tema è recentissima la positiva chiusura dell'oramai decennale trattativa aziendale riguardante gli assunti dal 2012, ovvero dalla nascita di SETA, con la sottoscrizione dell'accordo aziendale di secondo livello in tutti e tre i bacini aziendali. Alcuni accenni sul piano di rinnovo della flotta fino al 2023. Io ritengo che occorre reagire a questa situazione di difficoltà pragmaticamente con la messa in campo di azioni concrete, realizzabili anche possibilmente nel breve periodo. Per oltre un decennio si è registrata a livello nazionale la pressoché totale assenza di risorse destinate al rinnovo delle flotte pubbliche. Ciò ha avuto l'effetto di innalzare l'età media dei mezzi di trasporto pubblico locale a oltre 13 anni, ben lontana da quella media europea che è attualmente di circa 7 anni, invecchiando e deteriorando il parco circolante. Da qualche anno sono state finalmente ripristinate per il TPL importanti linee di contribuzione nazionale, regionale e dei Comuni, e di recente anche da parte dell'Unione Europea attraverso il Recovery Fund e la messa a disposizione di fondi relativi al PNRR. Queste risorse, affiancate da un rilevante sforzo finanziario dell'azienda, consentiranno in tempi brevi un deciso rinnovo dei mezzi. Il piano aziendale degli investimenti per il periodo 2020-2023 di SETA prevede l'acquisto complessivo, con gara unica regionale delle quattro aziende, che ha consentito di poter raggiungere sinergie e l'abbassamento del costo dei nuovi mezzi, per oltre 270 nuovi mezzi per i tre bacini di SETA, Modena, Reggio Emilia e Piacenza, con uno stanziamento complessivo di oltre 80 milioni di euro, di cui 20 in totale autofinanziamento. Per il bacino provinciale di Modena, quindi per la nostra realtà, il piano aziendale prevede l'acquisto di 125 nuovi mezzi così suddivisi: 39 mezzi urbani, alimentati prevalentemente a metano, metano ibrido e elettrico, noi abbiamo a Modena la filovia, che di fatto rappresenta storicamente una modalità di trasporto sostenibile e a zero emissioni; e 86 mezzi extraurbani, che di fatto interesseranno poi i Comuni della Provincia e il nostro territorio; 41 a metano LNG, e questa è una novità, siamo tra le prime aziende in Italia a introdurre dei mezzi con questo tipo di tecnologia; 45 diesel euro 6. Nel corso dell'anno scorso, del 2021, nel bacino provinciale di Modena abbiamo immesso in servizio 47 nuovi mezzi, 39 extraurbani e

8 filobus urbani; per l'anno 2022, cioè per quest'anno, stanno arrivando i primi acquisti: è prevista l'immissione di ulteriori 42 nuovi mezzi, un po' di tipo urbano e un po' di tipo extraurbano, con caratteristiche appunto di elevata sostenibilità ambientale; nel 2023 arriveranno, a completamento dei 125 che vi dicevo prima, ulteriori 36 mezzi: 21 mezzi extraurbani e 13 mezzi urbani, sia per il servizio di Modena, che anche per i servizi minori urbani che sono Sassuolo e Carpi. Grazie a questa consistente azione di rinnovamento del parco mezzi, sarà possibile conseguire una significativa riduzione dell'età media della flotta che, a partire dal 2024, scenderà dagli attuali 13,2 anni di età media, quindi significa che abbiamo in circolazione ancora dei mezzi con oltre vent'anni di anzianità; oltretutto poi questo tema della riduzione della capienza, della necessità anche di prevedere dei servizi aggiuntivi per poter garantire il regolare svolgimento del servizio scolastico, ha fatto sì che noi siamo stati costretti ad utilizzare tutto quello che avevamo in cascina, per essere molto chiari, proprio perché dovevamo comunque mettere in pista più mezzi possibili, e devo dire grazie anche al supporto degli operatori privati siamo riusciti ad esempio nel bacino modenese a prevedere in più, rispetto alla flotta circolante, fino a circa 70 mezzi aggiuntivi ogni giorno. Il passare dagli oltre 13 anni a 9 anni, sostanzialmente avvicinandoci quindi all'età media delle flotte di TPL, ci consentirà anche di dare un contributo rilevante alle emissioni e all'impatto ambientale nella prospettiva - questo è lo scenario strategico dell'azienda, con prospettive naturalmente non triennali, ma decennali - di decarbonizzazione completa della flotta. Per il periodo 2024-2026, lo dico perché è un provvedimento recentissimo, oltretutto si è tenuto a Modena la settimana scorsa al Forum Monzani da parte del Governo, ha fatto un po' il punto anche rispetto ai fondi che sono previsti relativamente alle risorse riconducibili al PNRR, in particolare la misura M2C2, SETA usufruirà di queste risorse destinate al rinnovo del parco veicoli di servizio del trasporto pubblico locale nei Comuni capoluogo ad alto tasso di inquinamento. Sono esclusivamente utilizzabili per acquistare mezzi full electric o a idrogeno, quindi sia i tradizionali mezzi non solo filoviari, ma i mezzi su gomma con caratteristiche esclusivamente elettriche, oppure per poter sperimentare la nuova modalità di alimentazione che è quella ad idrogeno. Queste risorse prevedono anche la possibile realizzazione di infrastrutture di supporto per poter, sia in un qualche modo ricaricare i mezzi elettrici, ma anche per poter rifornire eventuali mezzi ad idrogeno. Per quanto riguarda complessivamente i territori di SETA, noi avremo circa ulteriori 23 milioni di euro che si aggiungono agli 80 che vi accennavo prima, per complessivi ulteriori 33 mezzi che si aggiungono ai 270 a cui facevo riferimento prima; in particolare 8,2 milioni di euro sono destinati al Comune di Modena, 6,6 milioni di euro finanzieranno - e questa è una cosa che abbiamo condiviso insieme al Comune di Modena e anche con Agenzia per la Mobilità rispetto al progetto che comunque Modena sta portando avanti di Hydrogen Valley, quindi di caratterizzare la realtà modenese come una realtà che vuole fortemente sperimentare l'innovazione dell'idrogeno - acquisteremo 12 autobus alimentati ad idrogeno: i primi saranno messi in servizio entro il 31 dicembre 2024, con tempistiche veramente molto stringenti. Il PNRR, tra le varie questioni, pone il tema, che immagino sia un tema anche che vi riguarda, di attivare i progetti con delle tempistiche veramente molto, molto stringenti. Poi in particolare per tecnologie così innovative come questa, ci sono pochissimi casi in Italia, evidentemente dobbiamo davvero correre. I restanti 9 entro il 30 giugno 2026. Oltretutto sono previsti 1,6 milioni di euro per realizzare un impianto di rifornimento ad idrogeno, anche perché questi mezzi naturalmente devono essere riforniti, nei pressi dell'area di Sant'Anna. All'interno del progetto complessivo di Hydrogen Valley naturalmente, noi siamo il soggetto gestore, acquista i mezzi, realizzerà l'impianto, però non produciamo idrogeno, per cui il progetto complessivo sta individuando, attraverso

termovalorizzatore o altre ipotesi su cui sta lavorando in particolare HERA, la possibilità di produrre nella realtà modenese anche l'idrogeno, e il PNRR prevede idrogeno verde. Non so se voi sapete, esistono diverse tipologie di alimentazione ad idrogeno, però chiaramente i fondi devono essere destinati all'utilizzo di idrogeno verde. Sempre all'interno del piano, con l'obiettivo 2024, che cosa accadrà? Cosa pensiamo che possa accadere? Per il servizio urbano di Modena di fatto avremo mezzi esclusivamente di basso o nullo impatto ambientale, quindi avremo mezzi metano, ibrido metano, biometano; oltretutto già noi abbiamo una quota abbastanza importante: dall'anno scorso abbiamo una fornitura di biometano che oggi è stimata attorno al 15% complessivo e che consente quindi in un qualche modo di introdurre anche questa alimentazione con elevata caratteristica di sostenibilità ai nostri mezzi, nonché avremo anche avremo anche l'idrogeno. Per il servizio extraurbano, anche qui l'obiettivo è un obiettivo interessante, perché è quello di eliminare entro il 2024 tutti i mezzi euro 2, euro 3, euro 4, i primi naturalmente già la normativa prevede sostanzialmente l'alienazione, ma noi pensiamo di arrivare fino all'euro 4, ne abbiamo veramente ancora tanti in circolazione, e quindi in un qualche modo elevando sostanzialmente sia la qualità, ma anche l'emissione dei nostri mezzi. Aggiungo che avremo complessivamente, lo dicevo prima, 40 mezzi a metano LNG; stiamo procedendo nell'impianto di Sant'Anna all'ampliamento, noi abbiamo storicamente un distributore di metano CNG, che è quello compresso; in questi mesi stiamo procedendo all'ampliamento per poter avere anche una linea di distribuzione del cosiddetto metano liquido, che viene già utilizzato dai mezzi pesanti, dai camion, e che ci consentirà quindi di poter utilizzare questa alimentazione anche per i mezzi extraurbani. Dicevo al Presidente, proprio in questi giorni sono arrivati i primi due, probabilmente ne arriveranno un'altra decina. Potrebbe essere l'occasione anche per poterli presentare ufficialmente anche perché, come dicevo prima, siamo una delle poche aziende in Italia che si sta dotando di questa tecnologia. Due brevissime slide sull'altra parte strategica che è innovazione, tecnologia e qualità. Abbiamo introdotto questo nuovo sistema di bigliettazione, che si chiama EMV, che sta riscuotendo molto gradimento e successo da parte della nostra utenza, pur nella situazione ancora di utenza tutto sommato inferiore rispetto alla situazione pre COVID, che consente di fatto di poter acquistare a bordo attraverso le cosiddette carte contactless, sia il bancomat che la carta di credito, senza alcun prezzo aggiuntivo, quindi non c'è nessun tipo di aggiunta al prezzo del titolo di viaggio ordinario. E' molto apprezzata perché? Perché un utente a questo punto non deve più chiedersi dove andare a prendere il biglietto; basta che abbia una carta o un bancomat, e oramai la stragrande maggioranza dei cittadini ce l'ha, comprese anche le persone di una certa età, e quindi può salire sul mezzo in forma assolutamente anonima e sicura. Devo dire che ora i meccanismi bancari e interbancari oggi oramai sono consolidati e consentono di non aver problemi da questo punto di vista; oltretutto pagando anche due giorni dopo, perché abbiamo raggiunto degli accordi con le banche che di fatto la transazione poi viene in un qualche modo computata due giorni dopo. Non solo, è un sistema che ci consente di poter gestire il cosiddetto "best fare". Che cos'è? La possibilità all'utente che viaggia di più durante la giornata di poter raggiungere una tariffa massima e quindi abbassare complessivamente il prezzo. Questo consente in un qualche modo di fidelizzare l'utenza rispetto all'utilizzo del trasporto, e quindi di poter avere anche l'interesse e il vantaggio nel potere in un qualche modo fare anche più corse nell'arco della giornata. Questo sistema è attivo su tutte le reti urbane, quindi a Modena, a Sassuolo, a Carpi, anche a Reggio Emilia e a Piacenza. Il patto per la mobilità, noi abbiamo fortemente richiesto alla Regione lo sviluppo e l'evoluzione di questo sistema anche sui mezzi extraurbani; la Regione ha confermato, perché questo sistema è stato fatto naturalmente con il cofinanziamento

importante da parte della Regione Emilia Romagna, ha confermato che ci sarà quindi anche lo stanziamento di ulteriori risorse perché, a partire dal 2023, noi riteniamo, anche se la complessità tecnologica è evidente, però di inserirlo anche sul sistema extraurbano, quindi anche tutte le Corriere extraurbane saranno dotate di questi nuovi dispositivi molto semplici, molto immediati, che possono in un qualche modo dare qualità e valore aggiunto al trasporto pubblico. Un'ultimissima cosa, ho parlato dello sviluppo, della vendita a bordo, e quindi delle tecnologie riferite alla vendita. Abbiamo fatto uno sforzo enorme anche per lo sviluppo delle cosiddette tecnologie, le MaaS, il Mobility as a service, quindi lo sviluppo delle APP, Lavorando appunto, abbiamo fatto un lavoro con UniMoRe, che ci ha consentito di portare avanti un sistema che, attraverso la videosorveglianza, consente con algoritmi legati alle cosiddette reti neurali, di poter avere in tempo reale il numero di passeggeri presenti a bordo nel mezzo, e questo in periodo COVID, seppur non avendo la videosorveglianza in tutti i mezzi, però noi pensiamo di poterla implementare, ad esempio tutti i mezzi nuovi avranno tutte queste caratteristiche di poter avere in tempo reale tutta una serie di informazioni pregiate per l'utenza: quanto tempo manca perché arrivi il mezzo, esattamente dove si trova, ma soprattutto quanta capienza e quanti posti, diciamo non puntualissimi, ma almeno un ordine di grandezza, possono avere e quindi mettere nelle condizioni l'utente di poter avere informazioni da questo punto di vista pregiate rispetto all'accessibilità del servizio. Scusate se sono stato un po' lungo.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Grazie veramente perché è stata un'illustrazione molto completa e anche di prospettiva. Chiedo adesso ad Andrea Burzacchini se riesce a intervenire. Vedo anche collegato Di Loreto.

BURZACCHINI ANDREA - Amministratore Unico Agenzia Mobilità

Buongiorno a tutti, grazie Presidente Tomei per l'invito, buongiorno all'intero Consiglio Provinciale, benvenuto ai nuovi membri del Consiglio. Sono Andrea Burzacchini, sono Amministratore Unico dell'Agenzia della Mobilità e del trasporto pubblico della Provincia di Modena dal giugno 2016. E' presente con me anche il Direttore di Agenzia che è Alessandro di Loreto, come avete già visto. AMO è praticamente l'altro braccio responsabile del TPL, del trasporto pubblico in Provincia di Modena. Avete sentito l'ottima presentazione del Presidente Nicolini. Io vi chiedo scusa perché non ho preparato una presentazione in PowerPoint, parlerò a braccio e credo anche molto brevemente, così saremo a disposizione per le vostre domande. Mentre SETA, come avete sentito, si occupa della gestione del trasporto pubblico su gomma nella nostra Provincia, l'Agenzia della Mobilità AMO ha la responsabilità essenzialmente per la programmazione e per il controllo. Questa suddivisione dei compiti, un'Agenzia completamente in mano pubblica che si occupa di programmazione e controllo, e invece un'Azienda, in parte pubblica, in parte privata, che si occupa della gestione, nasce con la riforma per l'apertura alla concorrenza del trasporto pubblico, riforma di inizio secolo, che ce l'ha chiesto l'Europa come si dice con una battuta. Quando è stata effettuata questa riforma, l'Italia e in modo particolare la Regione Emilia Romagna ha deciso la fondazione appunto delle Agenzie della Mobilità completamente in mano pubblica, con lo spirito praticamente di far sì che la programmazione del trasporto pubblico e il suo controllo potesse rimanere in mano pubblica. Quindi per semplificare al massimo, siamo noi come Agenzia della Mobilità a decidere quali sono le linee di trasporto pubblico, dove va il trasporto pubblico (parliamo soltanto degli autobus in Provincia), e invece è SETA che si occupa dell'esecuzione del servizio, ovviamente in uno spirito di grande collaborazione direi. AMO, come dicevo, è

completamente in mano pubblica; appartiene a tutti gli Enti Locali della Provincia, in modo particolare il 45% delle quote sono del Comune di Modena, il 29% della Provincia di Modena, poi a scendere gli altri Comuni grosso modo in ordine di grandezza e dimensione. Di fatto il funzionamento: noi riceviamo contributi da parte della Regione Emilia Romagna e in percentuale molto più piccola da parte degli Enti Locali, e con questi - si dice nel nostro nel nostro gergo - compriamo i chilometri dal gestore SETA che li deve effettuare. Siamo quindi un'Azienda molto più piccola, siamo un'azienda con 13 dipendenti - correggimi Alessandro se sbaglio su questi dati - 13-14 dipendenti; non abbiamo ovviamente, a differenza di altre utility, di altre partecipate, non abbiamo nessuna ambizione, non abbiamo l'obiettivo di fare utili. Il nostro obiettivo è quello di un solido pareggio di bilancio. Altri compiti, oltre a quello principale della programmazione del trasporto pubblico, è quello della gestione e manutenzione del patrimonio a supporto del trasporto pubblico, mi riferisco ad alcuni terminal e depositi in tutta la Provincia di Modena, alla filovia che è già stata ricordata, patrimonio questo molto importante, la filovia di Modena già giustamente ricordata dal Presidente Nicolini, e anche la manutenzione di pensiline di fermate in tutta la Provincia. Tra l'altro voglio ricordare che per quanto riguarda la manutenzione delle pensiline, abbiamo un accordo con i colleghi dell'Agenzia di Reggio per una manutenzione congiunta delle pensiline anche nel territorio reggiano. Questo non è l'unico rapporto che abbiamo con l'Agenzia di Reggio dove appunto, anche come ricordava il Presidente Nicolini, abbiamo lo stesso gestore. Siamo responsabili o avanziamo anche altre attività riguardanti la mobilità sostenibile nel suo complesso. Mi riferisco a diversi progetti europei che abbiamo fatto e stiamo facendo in questi anni; diversi progetti con le scuole e con i Comuni. Ricordo il progetto "Vado a scuola in autonomia", che ha visto diversi Comuni e scuole medie negli ultimi anni protagonisti, e quest'anno lo stiamo facendo con i Comuni di Vignola e di Medolla e due scuole medie nel loro territorio. Credo che non sia nemmeno da dimenticare, anzi è da sottolineare, il contributo, la consulenza praticamente ai Comuni che abbiamo dato, agli Enti Locali, per quanto riguarda l'approvazione o la preparazione dei piani di mobilità, sia dei piani mobilità ufficiali per così dire, i cosiddetti PUMS, in modo particolare il Comune di Modena, il Comune di Carpi e quattro Comuni del Distretto Ceramico, ma comunque anche un contributo abbastanza importante su ritengo a ogni Comune che intenda presentare piani di mobilità sostenibile o progetti di mobilità sostenibile. I rapporti con i Soci, i rapporti con la politica, con la Provincia, sono trattati attraverso l'Assemblea dei Soci; Assemblea dei Soci che viene convocata di comune accordo con i nostri Soci normalmente 3-4 volte l'anno, a seconda delle necessità che si verificano. Esiste inoltre il Comitato permanente: Comitato permanente che viene convocato in modo anche più frequente rispetto all'Assemblea dei Soci. Al Comitato permanente sono presenti il Presidente Tomei, l'Assessora Filippi per il Comune di Modena, e poi un rappresentante, normalmente un Sindaco o un Assessore, di un Comune per ognuna delle sei Unioni di Comuni della nostra Provincia. Un'altra attività altrettanto importante di fatto è quella di una vera e propria attività mi verrebbe da dire di lobbying o di advocacy se vogliamo, nei confronti della Regione, nei confronti degli Organi amministrativi superiori rispetto alla Provincia, per quelle che sono le istanze della nostra Provincia, della nostra Area Vasta, per quanto riguarda il trasporto pubblico e la mobilità. Mi riferisco quindi alla preparazione delle osservazioni del nostro territorio, per esempio per quanto riguarda il PRIT, per quanto riguarda il patto per la mobilità già citato anche questo dal Presidente Nicolini, ma anche per quella che è stata negli ultimi anni un'insistente richiesta continua di superamento purtroppo di un antico sottofinanziamento della nostra Provincia da parte della Regione. Siamo finalmente riusciti, dopo tanti anni, dopo tante pressioni che abbiamo fatto e

che avete fatto voi stessi rappresentanti degli Enti Locali, ad ottenere finalmente da parte della Regione un milione di euro in più per finanziare i servizi del trasporto pubblico su gomma nella nostra Provincia; un milione in più rappresenta circa il 4% in più rispetto a quello che era il finanziamento storico della nostra Provincia, come ho già detto estremamente basso. Io questa cifra purtroppo sono sempre costretto a ricordarla: la Regione finanziava, fino appunto all'anno scorso, il trasporto pubblico su gomma modenese per circa 38 euro a cittadino. Questo è un calcolo che noi abbiamo fatto. Pensate che la Provincia di Parma per esempio riceve veramente molto più di noi, e questo è veramente un grande problema, considerando la complessità della nostra Provincia che veramente non ha quasi eguali nella Regione Emilia Romagna. Insomma, questo è stato un piccolo successo credo molto importante che siamo riusciti ad avere tutti insieme, e che comunque compensa soltanto in parte lo storico sottofinanziamento del trasporto pubblico nella nostra Provincia rispetto ad altre in Regione; sottofinanziamento del trasporto pubblico, l'ha ricordato molto bene il Presidente Nicolini, prima, già in uno Stato che finanzia veramente troppo poco il trasporto pubblico. Questo lo dico quale che sia il tipo di governance che viene utilizzato. Quando vi recate all'estero, quando siete in vacanza all'estero e dite "Avevo il tram o l'autobus sotto l'albergo, anche se era in un piccolo paese, in una piccola città, che andava fino a tarda sera", questo significa che siete stati in ferie in vacanza in Stati che finanziano il trasporto pubblico, che supportano il trasporto pubblico, che credono nel trasporto pubblico, molto di più di quanto non faccia purtroppo il nostro paese. Io concludo ricordando che sono alla fine del mio secondo e ultimo mandato, che scadrà a giugno di quest'anno, quando presenteremo il bilancio 2021, che anche questo sarà un bilancio positivo, un bilancio in pareggio, nonostante le enormi difficoltà poste prima dalla pandemia in questi ultimi due anni, e poi da questa tragica situazione, dall'invasione della Russia nei confronti dell'Ucraina, con tutte le conseguenze che si avranno anche nei prossimi mesi e probabilmente purtroppo nei prossimi anni. Cito soltanto che la collaborazione con la politica, la collaborazione con voi rappresentanti dei cittadini in questi due anni di pandemia è stata veramente straordinaria. Ci siamo visti con molti di voi, io non riesco a vedervi, ma ho letto, so che siete presenti; il rapporto con il Presidente Tomei e con i Sindaci è stato in alcuni momenti, nei momenti più drammatici della pandemia, veramente quasi quotidiano. Credo che abbiamo fatto davvero un ottimo lavoro. Lo stesso rapporto quotidiano con il Presidente Nicolini, con il nostro e con il suo staff. In questi sei anni ho cercato veramente di sostenere il più possibile, anche nelle presentazioni, nelle interviste, nei dialoghi, nei convegni, il valore del trasporto pubblico come pilastro essenziale per quella che deve essere una vera e propria svolta a favore della mobilità sostenibile; una svolta che è sempre più necessaria ed urgente, urgente soprattutto nella nostra terra che, come sappiamo, purtroppo è estremamente inquinata. Ma non è soltanto per questo, non è soltanto per l'inquinamento atmosferico della nostra Provincia e della pianura padana che questa svolta verso la mobilità sostenibile è urgente. Gli altri motivi sono per la lotta al cambiamento climatico che un territorio dinamico come il territorio modenese ha il dovere di fare nei confronti del resto del pianeta e anche per la necessità di migliorare la qualità della vita dei cittadini, e anche per migliorare l'attrattività del nostro territorio, anche l'attrattività economica. Il Sindaco Muzzarelli giustamente usa spesso questo tema dell'inverno demografico, il fatto che le nostre città tante volte non riescono ad attrarre le nuove generazioni, non riescono sufficientemente ad attrarre nuove generazioni, e che la popolazione invecchia. E' ormai riportato da diverse ricerche, da diversi studi, che sono proprio quei territori, sono proprio quelle città in Europa e anche nel nostro paese, che investono fortemente sul trasporto pubblico, che investono fortemente sulla mobilità

sostenibile, quindi non solo trasporto pubblico, ma tutto quello che non è l'auto privata, bicicletta, a piedi, attrattività del territorio, che riescono veramente ad attrarre le nuove generazioni e le nuove idee. Quindi io, anche fino agli ultimi giorni del mio mandato, continuerò a esortarvi, a fare tutti i passi che potete fare in questo senso, proprio per il bene del nostro straordinario e bellissimo territorio. Grazie per la vostra attenzione e sono a disposizione per le vostre domande.

#### TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Grazie anche ad Andrea Burzacchini. E' stato un lavoro complicato negli anni scorsi. Sono stati due anni molto difficili, assieme a Nicolini abbiamo lavorato per cercare di dare risposte. Stanno arrivando a dama un paio di situazioni che devono essere portate avanti assieme: uno il rinnovo del parco mezzi fondamentale, ma l'altro elemento è quello del corrente, perciò dei chilometri che noi potremo percorrere. E su questo permettetemi di fare un ringraziamento alla Regione Emilia Romagna che ci ha riconosciuto un milione di euro aggiuntivi per il nostro trasporto pubblico, perché ovviamente gli investimenti non sono da soli sufficienti, perché se non abbiamo poi le risorse per far circolare i mezzi, ovviamente non riusciremo a dare le risposte. Sono veramente contento di aver visto anche le novità da parte di Nicolini sulla bigliettazione, se così si può chiamare, perché è una novità utile che guarda al futuro, diciamo che guarda il presente, nel senso che bancomat, eccetera, sono ormai strumento quotidiano da parte di tutti, anche delle persone più anziane, non c'è una persona ormai che non lo utilizzi, perciò è un sistema sicuramente da approfondire, ma non solo, da estendere all'intero territorio, come è stato previsto nel 2023. Lascio ai Consiglieri le domande. Abbiamo l'opportunità di avere qui i vertici di AMO e SETA per le domande che vorrete porre. Prego.

#### ZANIBONI MONJA - Consigliere

Io volevo fare una domanda al Presidente Nicolini in base alla relazione fatta. Ho visto che ci sono 125 mezzi nuovi. se sono in sostituzione o se sono in sostituzione parziale, per capire appunto quanto è sul territorio il totale dei mezzi.

#### PLATIS ANTONIO - Consigliere

Io volevo chiedere: per quanto riguarda AMO, la sua funzione è quella di collaborare e sostenere i Comuni della Provincia di Modena. Come ben sappiamo noi abbiamo un solo Comune, che è quello di Nonantola, che in realtà fa riferimento ad un bacino diverso. Anche Ravarino. Questo è un tema annoso, che ha visto anche il Consiglio Provinciale votare alcuni documenti per chiederne il ripristino, senso l'applicazione di quella che è la norma madre di istituzione delle AMO, e il permettere a quei territori di avere tutti i servizi che l'Agenzia offre. E quindi su questo tema volevamo sapere come vi stavate regolando, visto che più volte è stato sollecitato di prendere in gestione anche questi due Comuni.

#### COSTI MARIA - Consigliere

Una qualche considerazione. Intanto anch'io mi unisco alle considerazioni che ha fatto il Presidente per il fatto dell'aumento della tecnologia per quello che riguarda la bigliettazione, che è una delle cose che gli utenti chiedono, e quindi è molto importante in questo momento qua, e anche all'apprezzamento e al chiarimento sul miglioramento della flotta aziendale che è un tema fondamentale. Sicuramente bene il fatto del milione in più. Chiedo anche quali sono le strategie per recuperare una parte di quella clientela che abbiamo perso e quali sono le

possibilità che mettiamo in campo. Ringrazio anche AMO per il lavoro svolto. Il tema della mobilità sostenibile è un tema strategico, messo in seria difficoltà dall'aumento del prezzo dei consumi energetici naturalmente, però sul quale non ci dobbiamo stancare di lavorare. Grazie.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Passiamo alle risposte. Partirei da Nicolini che è qui presente.

NICOLINI ANTONIO - Presidente SETA SpA

Grazie Presidente. Parto dalla richiesta della Sindaca e anzi apprezzo la domanda perché mi consente anche di poter dare delle risposte che spesso sembrano quasi scontate, e così non lo sono. Sì, i 125 mezzi, 270, se aggiungiamo anche quelli del PNRR modenese arriviamo complessivamente per SETA modenese e per gli altri bacini a circa oltre 300 mezzi, le norme di finanziamento prevedono che i nuovi mezzi devono essere in sostituzione dell'attuale flotta, in particolare quei mezzi che addirittura hanno ad esempio - non è il nostro caso - quote di finanziamento residuo. Però devono andare in sostituzione, quindi noi a ogni mezzo che immettiamo nuovo dobbiamo in un qualche modo far coincidere la dismissione di un mezzo, chiaramente quello più obsoleto, quello che ha maggiori problemi, e quello che ha anche la maggiore età anagrafica. Però quello che abbiamo vissuto in questi anni dimostra che le aziende di trasporto avrebbero, anche sulla base dei progetti di espansione del servizio, perché sono d'accordo con Andrea Burzacchini e anche con il Presidente Tomei, il tema naturalmente che riguarda le aziende, il tema principale è quello di garantire naturalmente qualità, puntualità, rispetto alla regolare effettuazione del servizio, però pensare anche - e qua rispondo anche parzialmente alla domanda della Sindaca Costi - è chiaro che non basta solo questo pezzo; occorre anche probabilmente ampliare la domanda, ampliare l'offerta, rispondere alla domanda ampliando l'offerta; questo però presuppone anche che, per poter fare più servizi, bisogna anche crescere, perché di fatto noi questi servizi li svolgiamo con dei mezzi, avere la possibilità di poter avere investimenti anche in potenziamento della flotta. Oggi non è così. Allora io tante volte, quando sento dire "Abbiamo la disponibilità di poter potenziare i chilometri", non abbiamo però l'altrettanta disponibilità economico finanziaria per poter crescere anche da un punto di vista dei mezzi che poi dovranno poi fare quei chilometri. Quindi la domanda è assolutamente corretta e pertinente. Noi abbiamo, e qua devo dire anche con la collaborazione dei colleghi di AMO, ma questo lo abbiamo fatto anche con sostanzialmente l'avallo della Regione Emilia Romagna, in questo periodo qua non abbiamo puntualmente rispettato le norme. Perché? Perché la diminuzione della capienza di fatto ci ha costretto ad utilizzare tutti i mezzi che avevamo a disposizione, compresi quelli che naturalmente avremmo dovuto dismettere. E oggi, tornando a 100, seppur io dico - e qua apprezzo anche quello che la Regione in un qualche modo ha indicato, occorre prudenza e gradualità, il virus è ancora tra di noi, non abbiamo completamente superato quella fase - il mezzo di trasporto pubblico di fatto recrimina questo atteggiamento negativo, che in un qualche modo l'utenza e i cittadini hanno avuto nel corso della pandemia nel confronto del mezzo pubblico, cioè diffidenza, paura, ma non perché era il mezzo pubblico, perché la situazione complessiva di contesto ha portato anche a questo tipo di situazioni. Quindi occorre fare di più, occorre quindi che in un qualche modo si risolva in tempi ragionevolmente rapidi un problema come vi ho evidenziato di assoluta vetustà della flotta, cioè girare con dei mezzi di oltre vent'anni, pur facendo tutta la manutenzione possibile; non me l'avete fatta la domanda ma in un qualche modo vi do anche l'assist per poter dire che episodi anche recenti, che avremmo voluto naturalmente evitare, ma che però in queste condizioni davvero si fa

fatica. E poi, ripeto, stiamo facendo tutte le azioni interne per poter anche in un qualche modo migliorare, pur in questa condizione di difficoltà, però la risposta è: se non cambiano le norme, e in particolare se non vengono previsti specifici finanziamenti a potenziamento di quella che è sostanzialmente la flotta, noi in un qualche modo inseriamo 125 mezzi, ne dobbiamo dismettere altrettanti. Rispondo alla Sindaca Costi. Sì, dobbiamo recuperare utenza; io dicevo non solo recuperarla, ma anche incrementarla. C'è questa necessità; è una necessità che oramai anche questa situazione contingente fa emergere la necessità. Noi registriamo fortissime difficoltà sul fronte dei carburanti, ma anche un cittadino, quando va a fare rifornimento con la propria autovettura, registra questa difficoltà. Quindi il fatto di poter avere ancora uno strumento alternativo come il mezzo pubblico che, ricordo, non ha avuto incrementi di tariffe. Lo dico: qui è aumentato tutto, tutto esponenzialmente. Il mezzo pubblico non ha avuto nessun tipo di tariffa. E' chiaro che non è una decisione nostra, perché è una decisione degli Enti naturalmente, però anche questo va detto, va detto, perché non era così scontato. Anzi le cose che vi ho detto, dei 9 milioni eventuali, evidentemente se si mantengono le tariffe invariate, noi dovremo richiedere qualche cosa di diverso per poter fronteggiare questa situazione, però nei confronti dell'utenza si è comunque deciso di mantenere le tariffe invariate e io credo che sia stato positivo e sia positivo perché, a differenza di quello che sta avvenendo nel trasporto privato, può essere e può portare valore aggiunto, che deve corrispondere però come? Con un servizio di qualità, di forte innovazione, che consenta davvero all'utenza di poter salire sul mezzo e raggiungere quegli standard che prima Andrea Burzacchini citava, e che sono standard ormai da tempo presenti nelle principali realtà europee. Perché? Perché lo Stato, non in questi ultimi 3-4 anni, ma da decenni, investe profondamente sul sistema del trasporto pubblico e sulle imprese, e lo gestiscono, addirittura prevedendo in alcuni casi tasse di scopo, se non addirittura anche facendo delle operazioni riguardanti la complessiva erogazione dei servizi da parte dei Comuni e da parte delle collettività. Non a caso oggi si sta cominciando a ragionare anche di alcune ipotesi di ritorno all'in house. Noi dovremo, e questa è un'altra questione che affronteremo, ragionare anche rispetto a come queste imprese si devono posizionare rispetto a quello che prima o poi sarà il momento delle gare, e quindi il tema che io ritengo corretto e giusto è di poter garantire e migliorare profondamente quel livello di qualità attraverso una sinergia che non può più essere ineludibile, di ulteriore upgrade per queste aziende, cioè è evidente che si deve salire ulteriormente di scala per poter in un qualche modo avere la disponibilità di risorse che possano davvero consentire di poter dare quella risposta che giustamente io credo la Sindaca Costi ha posto.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Andrea Burzacchini, che era stato coinvolto su una domanda, prego.

BURZACCHINI ANDREA - Amministratore Unico Agenzia Mobilità

Grazie Presidente Tomei. Parto dall'unica domanda specifica che mi è stata rivolta, quella per quanto riguarda la questione di Nonantola e di Ravarino. Questa purtroppo è una situazione di stallo, perché probabilmente l'unica soluzione a questa strana situazione dovrebbe essere che TPER, cioè l'Azienda di trasporto della Provincia di Bologna, dovrebbe probabilmente vendere un pezzo di ramo di azienda a SETA con l'accordo della Regione. Noi stiamo ponendo ormai veramente da anni questo tema a quasi ogni livello in Regione e non riusciamo veramente a sbloccare la situazione. Continueremo a farlo. Mi verrebbe da dire che ormai non sappiamo più cosa inventare per cercare di sbloccare questa situazione. Forse una

cosa che non ho ancora cercato di fare probabilmente è di coinvolgere i Consiglieri regionali. Potrebbe essere forse questo il nuovo livello di attenzione che possiamo cercare di fare, perché è una situazione veramente incresciosa. Parto da questo punto e aggiungo anch'io due parole a quelle che giustamente adesso ha già detto il Presidente di SETA. Questa rigidità, questa situazione, perché è chiaro che in una Regione con 9 Province e con diverse aziende, nei punti di confine ci siano delle cose da aggiustare. Noi lo facciamo in diversi punti, per esempio tra la Provincia di Modena e la Provincia di Reggio, dove abbiamo la fortuna, la situazione di avere lo stesso gestore, però un paese è fatto anche di confini e non è possibile che ogni volta che ci sia un punto di confine, a volte un confine geografico, a volte una intermodalità tra due tipi di mezzi diversi, debba sempre essere trattato come una eccezione, come una fatica, come un problema da risolvere puntualmente, e non si possa andare incontro a questo. Penso alle tantissime rigidità legislative e normative del sistema con cui abbiamo a che fare. Pensate per esempio che uno dei temi di cui ci siamo occupati negli ultimissimi mesi per le richieste continue da parte del Comune di Modena, è dovuto al fatto che i cittadini della frazione di Villanova, dove ferma un treno di Trenitalia, il treno Carpi-Suzzara-Mantova, i cittadini di Villanova non possono prendere il treno utilizzando un normale biglietto urbano. Questo perché Trenitalia si rifiuta di includere - la Regione non ci aiuta in questo senso - per includere di fatto il Comune di Villanova all'interno di un sistema, nonostante le operazioni che sono già state fatte: come mi muovo, mi muovo anche in città, eccetera, eccetera. Ma una cosa ancora più assurda, il Presidente Tomei lo sa perfettamente perché è qualcosa su cui io cerco di battermi da anni nei confronti della Regione, è l'esistenza di abbonamenti di trasporto pubblico che sono limitati a una singola tratta: una persona che ha un abbonamento sulla tratta San Prospero-Mirandola può utilizzare l'abbonamento soltanto su quella tratta, e non può andare con lo stesso abbonamento in un altro paese della Provincia, magari addirittura più vicino a San Prospero rispetto a Mirandola però su una linea diversa. Ecco, queste rigidità sono una delle cose che devono essere veramente abbattute al più presto, e purtroppo io continuo a vedere molta lentezza: molta lentezza da parte della Regione, da parte dello Stato, per affrontare queste cose, che aiuterebbero tantissimo - e qui la risposta la mia risposta alla Sindaca Costi - aiuterebbero tantissimo le aziende e non solo, aiuterebbero l'intero territorio veramente a recuperare ed aumentare la clientela del trasporto pubblico. A volte queste rigidità sono perfino delle rigidità, mi verrebbe da dire quasi psicologiche. Voi sapete - e concludo con questo - voi sapete che una parte di questo milione che siamo riusciti a ottenere è stato deciso su nostra richiesta, su nostra proposta di AMO, ma è stato deciso con l'unanimità dell'Assemblea dei Soci, quindi è stato deciso da voi, di iniziare a partire da quest'anno un trasporto serale all'interno del Comune di Modena, un servizio pubblico di trasporto pubblico serale reale all'interno del Comune di Modena. Modena cesserà quest'anno di essere la più grande città italiana priva di trasporto urbano serale. Questo è una richiesta di gran parte della popolazione, degli studenti; di nuovo l'importanza del rapporto con le nuove generazioni che hanno imparato a non utilizzare l'automobile come strumento di libertà. Da anni avevamo studenti universitari che ci dicevano "Ma come? Ma perché a Parma, a Vicenza, io posso andare al cinema in autobus, posso andare fuori in autobus e a Modena non posso?". Abbiamo affrontato questa cosa, e l'avrete probabilmente visto l'altro giorno, c'è una dichiarazione della CNA e dei tassisti che sentono questa possibilità come una concorrenza nei loro confronti, quando invece non si riesce a capire che invece questa è un'ulteriore possibilità perché, l'ha detto prima anche il Presidente Nicolini, è tante volte anche con l'offerta che si creano nuove domande e dovrebbe essere invece colta come opportunità, colta come sfida, colta come opportunità di collaborazione, con cui tra l'altro con i tassisti abbiamo

già, AMO, SETA e i tassisti, diverse collaborazioni. Eppure ancora c'è una sorta di difesa di un qualche interesse particolare e non funziona: se questi che fanno il trasporto pubblico si mettono a fare il trasporto anche di sera - stiamo parlando di tre linee tra l'altro - questo crea una sorta di concorrenza, e purtroppo non si capisce che invece non è così. Non è così. Tutte le forme di trasporto sostenibile, tutto quello che abbassa l'utilizzo dell'auto privata, nella nostra Provincia quattro quinti degli spostamenti sono fatti in auto privata, numero enorme, consentono veramente come dicevo prima una maggiore attrattività del nostro del nostro territorio. Spero di avere risposto alle domande, ma posso assicurare veramente ai Comuni di Nonantola e di Ravarino che continuiamo a stare addosso il più possibile a questa cosa.

#### TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Su questo anche il coinvolgimento del tavolo prefettizio fa sì che ci sia un punto di raccordo. Questo però si potrà superare eventualmente anche con ragionamenti che sono ancora in embrione, perciò non voglio dare notizie, ma si sta ragionando anche di una Società unica regionale, che ovviamente andrebbe a superare tutti questi problemi di confine, perché ovviamente, dopo, il confine sarebbe quello regionale. Non è sicuramente un'operazione che verrà portata avanti nell'arco di una settimana, ma sicuramente il lavoro è iniziato e su questo, con i tempi dovuti, perché non è così semplice, perché a dire una cosa del genere si fa in fretta, ma provare a realizzarla ci vuole un po' più di tempo. Come ho detto, è ancora una cosa molto in embrione e al vaglio delle valutazioni di possibilità e di fattibilità, però si sta lavorando anche a questo. Tenuto conto degli argomenti che sono stati citati, la nostra Nonantola ma anche il tema dei pullman che arrivano nei nostri poli scolastici da Reggio ad esempio o da Bologna su Castelfranco e viceversa, Vignola altrettanto, cioè noi abbiamo anche dei poli molto attrattivi scolastici ai confini con le altre Province, perciò questo sicuramente agevolerebbe molto il trasporto pubblico della nostra Provincia. Per ciò il mio parere sommario, a un giro di ascolto, il mio parere è stato estremamente positivo, ovviamente con tutte le complessità per metterlo a terra. Ho voluto aggiungere questo, non so se ho fatto bene o no, Nicolini, è in embrione, non c'è nulla di ufficiale.

#### NICOLINI ANTONIO - Presidente SETA SpA

In parte avevo accennato anch'io evidentemente perché o questa operazione la si comincia a pensare, a mettere a terra, partendo naturalmente dalle complessità in tempi ragionevolmente rapidi; aggiungo anche il fatto che voi sapete che, poi lo sanno anche i colleghi di AMO, questo Governo ha, per tutta una serie di motivazioni, partendo dalla questione pandemica, ha spostato in avanti al 2026 il termine per l'effettuazione delle gare, io credo anche giustamente, perché solamente il tema dei ricavi è un tema che deve essere valutato attentamente prima di mettere a gara dei servizi, dei ricavi e degli investimenti, anche in funzione dei nuovi servizi, ma io non a caso accennavo anche al fatto che non bastano solamente le risorse per i chilometri, ma occorre anche pensare che ci vogliono i mezzi e il personale poi per poter mettere a terra i nuovi servizi. Io credo che abbia fatto bene il Presidente Tomei almeno ad abbozzare a questo tema, che è un tema di attualità e che appunto, vista questa nuova tempistica, noi da tempo come aziende, ad eccezione di TEP, lo dico perché non è una novità, che alla fine l'Amministrazione Comunale attuale, perché a breve si voterà anche in quel territorio, sta andando verso un'indicazione diversa rispetto a possibili aggregazioni delle aziende, quindi ragionando addirittura verso il cosiddetto in-house, quindi verso un ritorno sostanzialmente al passato; le altre aziende già da tempo hanno messo in piedi, viene denominata sinergia organizzativa gestionale: già abbiamo alcuni uffici che in un qualche

modo sono stati messi a contatto e già operano per conto di tutte le aziende emiliano romagnole. Quindi lo stadio non è uno stadio assolutamente embrionale. E' chiaro che però il vero tema, come giustamente diceva il Presidente Tomei, è un tema di scelte politiche e indirizzi politici rispetto a scelte che comunque rivestono un'importanza rilevante per i nostri territori. Credo anch'io che quello potrebbe essere davvero il momento per superare questi localismi, questi confini che in un qualche modo, in maniera veramente impropria secondo me da troppo tempo ci portiamo dietro. I punti di contatto in particolare per questa Provincia, come si diceva, sono tantissimi. Quindi il poter pensare di avere anche un trasporto che funzionalmente viene gestito non da diversi operatori ma da un unico operatore, sicuramente può aiutare.

#### GUERZONI PAOLA - Consigliere

Sono la Sindaca di Campogalliano, buongiorno. Volevo solo dire una cosa perché ci pensavo già prima, mi rivolgo soprattutto ai Consiglieri ma non solo. Noi stamattina, due ore fa, quando abbiamo iniziato il Consiglio Provinciale, abbiamo iniziato l'iter dell'approvazione del rendiconto. Se ci fosse un cittadino che ascolta tutto il Consiglio noterebbe, e quindi glielo dobbiamo dire, è solo proprio una condivisione politica generale, cioè noi abbiamo un bilancio della Provincia che si fonda, avete detto stamattina nella spiegazione, in parte per le entrate sulla vendita delle nuove auto e nello stesso Consiglio parliamo di queste strategie. Era solo per condividere quante cose che stridono ci sono ancora nella nostra politica. Non è mica il nostro potere cambiare questo tipo di composizione di un bilancio provinciale, oppure quando nei nostri bilanci comunali ancora una buona parte di entrate deriva dagli oneri di urbanizzazione, soprattutto delle nuove espansioni. E' solo per dire che davvero serve a tutti i livelli, cosa che sta avvenendo, quindi bene in parte, proprio un cambiamento epocale di tutto quanto. Credo che si possa vedere anche come incoerenza questo fatto. Diciamo però che soddisfazione per quanto ci ha anche raccontato il Presidente di SETA oggi c'è, per entrambi gli obiettivi strategici che ci ha illustrato. Io credo che sia anche da non sottovalutare, quindi ritengo davvero positivo il fatto di questa possibilità di fare il biglietto sull'autobus senza avere la moneta, perché è vero che c'è il discorso del pendolare a cui faceva riferimento anche Burzacchini, che evidentemente è l'aspetto principale, però non dimentichiamoci che ci potrebbe essere anche un maggior utilizzo sporadico dei mezzi di trasporto penso fra i Comuni, la città, eccetera. E spesso, chi non utilizza i mezzi in continuazione, non sa neanche come fare a fare il biglietto. Quindi a un certo punto dice "Già faccio fatica, già non so dove devo andare, già non so come fare a comprare il biglietto", quindi credo che questa parte sia da non sottovalutare proprio anche per quello che dicevi tu, Maria, di aumentare anche le persone che possono utilizzare il trasporto pubblico locale. Ci sono ancora alcune cose, Burzacchini prima sottolineava il fatto delle corse serali; ci sono anche altre situazioni da tenere in considerazione, e credo davvero, può essere vista come una banalità, ma l'aumento degli orari delle corse. Credo che tutti i Sindaci dei Comuni piccoli ad esempio vivano all'inizio dell'anno scolastico il fatto di vedere arrivare insegnante ausiliario da altre parti d'Italia, quindi tendono ad arrivare senza mezzi, senza auto, ma non sanno come fare, e ce lo vengono a dire. Se vengono in un paese piccolo, dopo non riescono a spostarsi per i servizi di secondo livello, dalla sanità, all'andare in una libreria e tutto quanto; se si fermano nelle città grandi, non riescono poi ad arrivare nei Comuni piccoli con i mezzi pubblici al mattino, perché spesso mancano proprio queste corse, oppure ad esempio anche i collegamenti ancora con i Distretti sanitari, penso al mio caso, ma adesso qua non è caso di fare ognuno il piangeraiò però non è possibile da vent'anni avere un Distretto sanitario e dei Comuni piccoli

che non ci sono proprio corse per arrivare nel punto che ti eroga il servizio sanitario. Sono cose che dispiace perché anche qua c'è uno stridore evidente, io credo di poterlo dire tutti quanti, non solo la maggioranza, ma di un livello di servizi alla persona che abbiamo nelle nostre aree che stride con queste mancanze. Quindi bene gli investimenti previsti che ci hanno raccontato stamattina, ma il lavoro da fare è veramente ancora tanto.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Grazie. Del lavoro ce n'è sicuramente. Che le entrate della Provincia siano derivanti dalle auto è perché le competenze fondamentali sono le strade provinciali. Non solo, noi comunque abbiamo potenziato l'ufficio della mobilità, sia per quello che riguarda le piste ciclabili, sia perché volevo all'interno della Provincia un supporto "interno" per quello che riguarda il trasporto pubblico e che si possa fare un po' di elaborazione, come è giusto che un Ente questo faccia. Ci sono diverse situazioni, chi vive nei Comuni più piccoli, nelle aree più periferiche, è complicato. L'altro giorno a un incontro mi sono permesso di dire "Se io dovessi svolgere il ruolo di Sindaco e Presidente, come stabilisse il rimborso delle spese che è dato in base al biglietto del trasporto pubblico, io non riuscirei ad espletare il mio ruolo perché non ho i mezzi per muovermi". Poi è una mia incapacità, lo dico sempre a Burzacchini, che ridiamo un po' di questo; io ho scaricato anche l'APP, però poi dopo quando devo andare da un punto A a un punto B, che è comodissimo, però dal punto A al punto B ci arrivo il giorno dopo se il punto A o il punto B non è servito. E' chiaro che su questo però vorrei tranquillizzare e mi piacerebbe se fosse possibile, lo chiedo a Burzacchini, a Di Loreto, ovviamente ad AMO, in un'altra occasione, poi capisco che siamo tutti molto impegnati, vedo il Consiglio che sta andando anche per le lunghe oggi e abbiamo sempre dei problemi, ma un'illustrazione, una presentazione del lavoro che io cito sempre, che avevate fatto propedeutico alla gara e mettendo i piani di Modena, Carpi, Sassuolo, tutto quello che è stato fatto, e mettere a conoscenza anche dei Consiglieri questo lavoro, direi che sarebbe a mio avviso molto interessante. Di prospettiva, perché riguardava il 2030, perciò sicuramente di prospettiva, ma avere una visione, e tutti quanti sapere dove voler andare, mi sembra che possa essere utile. Perciò io nei giorni passati, quando incontro Sindaci, in modo particolare quelli che sono i nodi di interscambio specialmente in aree più periferiche, sollecito perché i loro PUG prevedano dei piani di interscambio dove io posso lasciare l'auto, prendere il mezzo e arrivare nella città. Non voglio aprire un'altra discussione che però penso che il Consiglio debba essere messo al corrente. Sono cose che non possiamo risolvere domani, ma avere una visione di lungo respiro su un progetto del genere, devo dirvi che, per chi non lo conosce, perché tanti lo conoscono, ma per chi non lo conosce è un piano veramente che darebbe la risposta al trasporto pubblico della Provincia di Modena. Burzacchini ho visto che voleva forse integrare, ma poi dobbiamo chiudere perché abbiamo diverse cose ancora da fare.

BURZACCHINI ANDREA - Amministratore Unico Agenzia Mobilità

Presidente, veramente due parole, per ringraziarti per il fatto di averlo ricordato, perché nella mia breve presentazione ho proprio dimenticato di citare questo fatto che noi abbiamo scritto nel 2018-2019 quello che abbiamo chiamato un piano per il sistema metropolitano modenese, proprio perché riteniamo che la Provincia di Modena, per la sua complessità e la sua capillarità, debba essere veramente considerata al pari della Provincia di Bologna, servita da quello che noi definiamo un sistema metropolitano basato su una croce ferroviaria che è quella Modena-Carpi, Modena-Sassuolo e ovviamente l'altro pezzo tra Reggio e Bologna. Abbiamo ricordato come tra l'altro la stessa vostra Assemblea dei Sindaci ha chiesto oltretutto

alla Regione di predisporre anche un corridoio ferroviario tra Formigine, Maranello e Vignola, perché sono cose importanti. Noi in questo momento stiamo collaborando con gli studi fatti dal Comune, che sono in corso in questo momento, stanno finendo sia da parte del Comune di Modena sul riassetto del TPL urbano, basato su uno studio anche con un focus sulla Modena-Sassuolo, e con lo studio fatto dall'Unione di Terre d'Argine per parlare appunto del ramo, dei collegamenti ferroviari o di metropolitana leggera, sulla parte nord della nostra Provincia. Questi elementi dovranno poi essere messi insieme, valutati con tutta la Provincia, con tutti voi e poi portati in Regione, per far sì che si possa poi preparare assieme, anche grazie all'importante attività della Provincia anche per quello che riguarda l'ufficio mobilità, per fare quello che sarà il piano di mobilità provinciale. Quindi ben volentieri, Presidente Tomei, una prossima seduta possiamo veramente molto volentieri dedicarla a questo. Se non ci sarò più io, con il mio successore, quello sicuramente, ma sono certo che l'Agenzia della Mobilità continuerà senz'altro in questa direzione.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Penso di poter ringraziare a nome di tutti C consiglieri l'impegno, la presentazione e le risposte date da Antonio Nicolini e Andrea Burzacchini.

BURZACCHINI ANDREA - Amministratore Unico Agenzia Mobilità

Grazie a tutti e arrivederci a presto.

NICOLINI ANTONIO - Presidente SETA SpA

Grazie. Arrivederci.

---

Della sujestesa delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente

TOMEI GIAN DOMENICO

Il Vice Segretario Generale

GAMBARINI PATRIZIA