



QUALE SICUREZZA ABBAIMO PER AUSTISTI E UTENTI DEGLI AUTOBUS DI SETA Spa, SOGEA SRL E CONCORD TOURS???



Reggio Emilia, 08/07/2016

USB Lavoro Privato Trasporti E.R. grazie ad una coraggiosa inchiesta del suo delegato RSA in SOGEA Srl, azienda associata alla coop. Bolognese SACA, e già protagonista negli anni di innumerevoli scandali gestionali in materia di mancato rispetto delle normative contrattuali e legislative su salario, diritti e Orario di Lavoro degli autisti della SOGEA srl, e da ultimo clamorosamente inadempiente verso il Fondo trasporti INPS, presso il quale in quanto azienda Autoferrotranviaria, non ha negli anni scorsi versato correttamente gli obbligatori contributi INPS cod. 610 "Autoferro. Obbligatorio", è nuovamente sotto i riflettori in tema di mancata Sicurezza.

Non è un caso fortuito quindi che il delegato RSA SOGEA di USB sia da anni sotto schiaffo da parte del Presidente Romanelli di SOGEA, e del suo Direttore di Movimento e Traffico, sig. Mario de Nittis, il quale come da recente indagine condotta presso l'Ispettorato del Lavoro competente, oltre a non avere più l'incarico della Vice Presidenza in SOGEA, svolge quotidianamente un delicato incarico apicale in presenza non di regolare assunzione a tempo indeterminato nell'obbligatorio CCNL Autoferrotranvieri, necessario in base alla legge regionale 30/1998 E.R. per poter svolgere il proprio ruolo che sia Personale Viaggiante, oppure amministrativo e dirigenziale, all'interno degli appalti e subappalti del TPL Emiliano

Romagnolo; ma, udite, udite, con un contratto di lavoro di CO.CO.PRO!!!

Esso – ovvero il sig. de Nittis - da alcuni anni ricopre il ruolo in SOGEA di “Direttore Area Movimento e Traffico Automobilistico”, ovvero svolge il ruolo del Direttore di Esercizio, come nelle aziende pubbliche; ma, purtroppo per tutta la collettività, secondo i criteri dettati dal vigente DPR 753 del 1980, coloro i quali devono assumere il Ruolo di Direttore di Esercizio o Movimento nelle aziende Autoferrotranviarie, debbono obbligatoriamente detenere il titolo di studio della laurea in Ingegneria; e qua proprio non ci siamo; essendo il de Nittis un semplice perito elettronico.

Ulteriore gravissimo scandalo, recentemente emerso dalla disanima della mole di documentazione ed e-mail avute in eredità dallo scomparso collega e delegato alla UILT Trasporti sig. Mauro Berni, emerge nella sua assurda drammaticità per una città civile e trasparente come vuole essere Reggio Emilia, che il dirigente “inamovibile” della SOGEA, ovvero il già menzionato Direttore Area Movimento e Traffico Automobilistico, a cui il Presidente della SOGEA concede una iper protezione aziendale che rasenta il sospetto di ipotetici ricatti aziendali ed inconfessabili verità occulte fra gli stessi soci operanti all’interno delle aziende associate alla SACA.

In data 22 maggio 2014, alle ore 9,02 circa, come da mail allegata, il sig. Mario de Nittis con proprio documento di bozza di Word appositamente da esso redatto ed inviato alla mail dell’allora segretario provinciale ai Trasporti TPL sig. Mauro Berni, con delega agli appalti SETA, invia improvvidamente una espressa richiesta di far nominare presso la SOGEA srl, la propria dipendente, sig.ra Rosanna Carnevale, quale RLS.

Nei fatti concludenti, questa nomina viene effettivamente ratificata, e sempre effettivamente nel corso del tempo, la RLS della SOGEA, non ha mai mosso nemmeno un solo mignolo, per denunciare le svariate irregolarità e carenze in ordine alla Sicurezza ed alla Salute dei propri colleghi e dipendenti come essa stessa della SOGEA.

L’unico dipendente che a questo stato di cose ha nel tempo e continuerà sempre ad opporre strenua resistenza, è stato il delegato di USB, sig. Germano Gianvenuti; il quale nel tempo ha prodotto ben due denunce sulle irregolarità e le mancanze strutturali del deposito autobus della SETA di Reggiolo, affittato alla SACA, che a sua volta lo concede in utilizzo alla SOGEA Srl, ed anche, stranamente poiché non vi è il DUVRI e nemmeno il piano di evacuazione in caso di emergenza, al personale viaggiante e ai bus in comodato d’uso della CONCORD TOURS di Carpi, per espletare durante il periodo invernale, quella parte di turni macchina che, sempre misteriosamente, SOGEA Srl ha nel tempo ceduto alla stessa CONCORD TOURS, assieme a parte degli autisti ex SOGEA Srl, diminuendo in tal modo gradualmente, ma inesorabilmente il proprio organico, passando dai circa 45 dipendenti del 2008 – 2011, agli attuali circa 16 e sbarazzandosi per giunta del ramo d’azienda del settore

autobus turistici e servizi NCC, che viceversa ai tempi della gestione aziendale condotta dal sig. Marco Ferretti, era attività ben viva e coltivata, assieme alla gestione del TPL in subappalto da AE (Autolinee dell'Emilia), poi SETA Spa.

Lo scandalo odierno, o meglio, che forse oggi, grazie a questo articolo potrà divenire oggetto d'interesse pubblico e si auspica delle doverose attenzioni delle Autorità preposte, Procura compresa, consiste nel fatto che nella quasi totalità degli autobus SETA, siano essi dati in comodato ai Privati, che tenuti in Servizio diretto per SETA, su tutti i modelli Mercedes Benz Integro, è stato asportato irregolarmente e volutamente, il pneumatico di scorta.

La ruota di scorta, che col cerchio pesa circa 120 Kg. E che deve essere ubicata all'interno del vano ricavato nel musetto apribile dell'autobus di cui detto, come anche dei nuovi modelli Iris Bus acquistati usati dalla Germania nel 2012, serve non tanto all'autista in caso di foratura di una gomma; piuttosto, esso nel posto ove è ubicato, bilancia e garantisce stabilità della tenuta di strada all'autobus stesso.

Inoltre, nel malaugurato caso vi possa essere collisione frontale con un motoveicolo o veicolo basso, vedi le autovetture, quel pneumatico di scorta che oggi non c'è più per volontà della SETA, dato che ogni sei vetture depredate dalla gomma di scorta, ne possono gommare un'altra, farebbe da barriera salvavita al conducente che vi è seduto sopra, evitando che con la forza dell'impatto ed in assenza di questa barriera, ovvero la ruota di scorta nel vano frontale, progettata dal costruttore ed omologata dalla MCTC per giunta, possa impedire al veicolo che collide frontalmente col bus, di penetrare in profondità attraverso la cavità vuota e le bagagliere contigue al vano liberato della presenza del pneumatico di scorta.

In data 16 maggio, durante le prove per le "Vibrazioni posto guida" condotte dall'RSPP ing. Montermini Paolo della SOGEA, presente anche il Direttore d'Esercizio, sig. de Nittis e l'RLS SOGEA, il delegato di USB, alla condotta del bus 3830, prima di partire coi tecnici a bordo richiamava l'attenzione degli stessi sulla problematica della mancanza, anche su questa vettura, come pure per tutte quelle in servizio presso il deposito di Reggiolo, del pneumatico di scorta.

A questa denuncia esplicita, l'RSPP della SOGEA cercava di minimizzare l'accaduto e di non darvi affatto l'importanza che invece questa grave carenza strutturale crea, col potenziale pericolo per la stabilità del mezzo nei periodi invernali, su strade ghiacciate innevate o bagnate da pioggia intensa, ed in caso appunto di collisione frontale con altro veicolo per la strada.

A quanto pare per anni, questa è stata la politica di "risparmio" e "qualità" perseguita da AE prima, e con SETA adesso; che cosa vorrà fare in proposito il neo Direttore Generale di SETA, dr. Roberto Badalotti, il quale certamente non poteva esserne edotto, ma adesso, se

lo vorrà, può disporre di un vasto archivio fotografico in merito e che abbraccia gli ultimi tre mesi di Esercizio, pertanto le carenze dei pneumatici di scorta nei vani dei bus SETA NON possono essere frutto di casualità temporanea.

Per USB Lavoro Privato Trasporti E.R.