

**OGGETTO**

**8952**



MoVimento 5 Stelle  
Gruppo Assembleare Regione Emilia-Romagna

Bologna, 9 ottobre 2019

Alla Presidente  
dell'Assemblea Legislativa  
della Regione Emilia-Romagna  
cons. Simonetta Saliera

## **Interpellanza a risposta orale in Aula**

### **premessi che**

- Il 30 settembre scorso i lavori del Consiglio comunale di Bologna sono stati interrotti dalla protesta dei lavoratori delle biglietterie Tper, che hanno scioperato per le condizioni di lavoro di assoluta precarietà contrattuale in cui sono costretti ad operare, ormai da molti mesi, sciopero che era stato preceduto da un altro il 7 settembre scorso;
- è dal 2011, con l'ultimo bando ATC, preso poi in gestione dal 1° febbraio 2012 da Tper, che ad ogni gara d'appalto i lavoratori e le lavoratrici del settore biglietteria e assistenza alla clientela si trovano a dover segnalare incertezze e criticità nella loro situazione lavorativa, ciò sia per quanto riguarda la tutela del personale impiegato che per la gestione del servizio offerto alla cittadinanza;
- la durata biennale (uno + uno) degli ultimi tre contratti di appalto è stata un'ulteriore limitazione per una gestione che avrebbe potuto e dovuto puntare a investimenti superiori e a una programmazione migliore del servizio;
- oltre alla breve durata, un'altra aggravante della situazione è la divisione in lotti della gestione dei punti Tper intrapresa dal committente negli ultimi due bandi, infatti, se, finora, tale gestione ulteriormente frammentata non si è mai attuata è solo perché la società che gestisce attualmente le biglietterie (Progetto Lavoro soc. coop.) ha sempre partecipato e vinto tutti i lotti del bacino di Bologna, mentre, in quest'ultimo bando,

un'altra società (Holacheck) ha partecipato ad 1 solo lotto (Marconi), pertanto in caso di assegnazione a quest'ultima società le 26 persone adibite al servizio verrebbero gestite da due anziché da un unico datore di lavoro, a cui si aggiungerebbe un terzo soggetto che già gestisce il punto Tper della stazione di Ferrara, che ha partecipato da solo al lotto 3, (trattasi della società Itinerando)

- l'attuale contratto è già scaduto il 31 marzo 2019, vi è stata una prima proroga al 30 giugno 2019 per espletare le procedure di gara ma, nonostante la presentazione delle offerte sia scaduta il 3 giugno 2019, non è ancora stata assegnata la gara entro il 30 giugno 2019, come previsto, e si è proceduto ad una seconda proroga al 30 settembre 2019 e, a seguito dell'apertura dello stato di agitazione delle lavoratrici e dei lavoratori, ad una terza proroga al 30 novembre 2019, anch'essa in via di scadenza;
- questi continui slittamenti pongono il personale in una situazione di preoccupazione, oltre che di ostacolo alla corretta gestione dell'attività lavorativa;
- accade che contratti a termine non più rinnovabili, non vengano trasformati in tempi indeterminati, in quanto la clausola sociale inserita nel bando non chiarisce in capo a chi e secondo quali criteri verranno assorbiti gli addetti e le addette del servizio;
- i turni lavorativi non possono essere programmati a lungo termine, ostacolando così per il personale la possibilità di una programmazione dei tempi di lavoro e di vita, spingendo in questo modo verso un turn-over del personale, con la conseguenza di non avere a disposizione lavoratori adeguatamente formati e che diano garanzie di affidabilità nel fornire un servizio efficiente, in particolare, nella gestione del lavoro con la cassa;
- nell'ultimo bando di gara era stato previsto un progetto per migliorare la gestione delle file, progetto che ,con questa ultima proroga, risulta di fatto azzerato o attuato solo in maniera parziale;
- più volte è stata segnalata dai lavoratori una scarsa collaborazione, che sarebbe necessaria per mettere i lavoratori in condizione di operare in maniera più efficiente, tra il settore biglietteria e assistenza alla clientela dell'azienda di trasporti e Tper, ciò in primo luogo per la mancanza di informazioni tempestive, poi per la mancanza di attività formative costanti che riguardassero anche i reparti aziendali esternalizzati, poi per la scarsa attenzione alle segnalazioni di problematiche di sicurezza/igiene/stress correlato, poi per quel che riguarda la programmazione della vita lavorativa e, ultima circostanza ma non meno importante, anche per la scarsa o assente manutenzione delle infrastrutture, infatti, lasciano a desiderare le stesse sedi di lavoro (con microfoni

non funzionanti e numeratori eliminacode del tutto inadeguati presso la biglietteria dell'autostazione di Bologna ad esempio);

**considerato che**

- questo stato di precarietà e scarsa attenzione è in assoluto contrasto con le politiche di miglioramento, integrazione e sviluppo del servizio che, proprio da 10 anni a questa parte, hanno avuto luogo con l'avvento dei progetti "Mi Muovo-Stimer" portati avanti dalla Regione Emilia-Romagna;
- un'assegnazione a più gestori (si potrebbe arrivare ad avere 3 società per gestire un totale di 32 lavoratori) comporta il dispiego di risorse in più nella parte amministrativa ma anche nella copertura dei turni e delle sostituzioni con un conseguente probabile turn-over di personale che non si addice a questo lavoro che, invece, richiede competenze tecniche specifiche, oltre che esperienza nella gestione del rapporto col pubblico (basti ricordare che questi punti Tper rappresentano l'unico front-office aziendale, e la media di utenti al giorno è di circa 700, con picchi fino a 1.400 nei giorni di fine mese e di campagna abbonamenti, inoltre, sempre per esempio nelle sole prime tre settimane di settembre 2019, nell'ufficio di via Marconi a Bologna sono state accolte circa 15.000 persone, infine, è necessario far rilevare come anche la responsabilità sulla gestione economica sia delicata in quanto anche il flusso di incassi è molto elevato: si arriva a un milione e 500 mila euro incassati nel solo punto vendita di via Marconi tra il 6 e il 26 di settembre 2019);
- il venir meno anche di quei pochi progetti di miglioramento approntati, a causa delle sopracitate difficoltà e dei ritardi negli appalti è scorretto, nei confronti della cittadinanza e dello stesso personale, in quanto avrebbero consentito una gestione più efficace di questi periodi che, con le novità in corso ed in vista del completamento dell'integrazione tariffaria, renderanno i centri di Tper ancora di più un punto di riferimento per l'utenza rendendo urgenti e indispensabili gli interventi di programmazione, comprese le selezioni e le attività di formazione del personale di supporto;
- dallo scorso mese di giugno sono stati richiesti incontri con Tper, con il Comune di Bologna (nella persona dell'assessore alla mobilità e dell'assessore al lavoro), con la Città metropolitana di Bologna, con la Regione Emilia-Romagna (nella persona dell'assessore alla mobilità), ma dopo un unico incontro a luglio con l'assessore

comunale alla mobilità, che si era impegnata a studiare la situazione e a convocare i lavoratori entro il 9 agosto scorso, nessun altro incontro è seguito e l'incontro fissato per il 23 settembre è stato rinviato al 7 ottobre.

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

- 1) quali siano le ragioni della mancata aggiudicazione della gara riguardante i centri di informazione e vendita di Tper e quando se ne prevede l'esito finale, se risulti, in relazione a questa gara, la volontà di Tper di sfruttare l'art 7 del bando gara, per cui la stessa Tper può ritirare la gara non assegnandola, senza penali, eventualmente riformulandola in un lotto unico con durata 4 anni allineandola al prolungamento che la stessa Tper ha avuto per la gara del Tpl, se ci siano state richieste in tal senso, se sia a conoscenza della situazione di disagio prolungato e di precarietà, finanche del rapporto di lavoro, riguardante la situazione lavorativa delle lavoratrici e dei lavoratori dei centri di informazione e vendita di Tper, se non ritenga contraddittorio, da un lato, sviluppare un costante progetto di miglioramento ed integrazione di questo settore, testimoniato dai progetti "Mi muovo - Stimer" e dalla scelta dell'ultimo intervento di integrazione tariffaria, che rende gratuito il trasporto nelle tredici aree urbane per gli abbonati del treno, e dall'altro lato, disinteressarsi alla situazione lavorativa di coloro che, in prima persona, sono chiamati all'attuazione di questo progetto, costretti ad operare in situazioni sempre più difficili, infine, se intende migliorare questo stato di cose e con quali azioni in concreto.

Il Consigliere  
(Giulia Gibertoni)  
