

(I lavori iniziano alle ore 09.36 con l'esame del punto all'o.d.g. inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")

(omissis)

Interpellanza n. 1363 presentata da Magliano, inerente a "Contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino – periodo 2012-2027. Le politiche aziendali assunte dal Gruppo Torinese Trasporti nei confronti del proprio personale stanno andando nella direzione giusta?"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori con l'esame dell'interpellanza n. 1363.
La parola al Consigliere Magliano per l'illustrazione.

MAGLIANO Silvio

Grazie, Presidente.

Leggo direttamente l'interpellanza.

"Premesso che, attraverso il 'Contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino - periodo 2012-2027', la GTT S.p.A. è stata individuata quale soggetto concessionario per la gestione" – e faccio l'elenco di tutte le reti gestite da GTT – la società GTT S.p.A., ai sensi del contratto sottoscritto, è tenuta ad osservare nei confronti dei propri dipendenti:

le norme e i contratti nazionali di lavoro autoferrotranvieri-internavigatori (TPL – Mobilità) vigenti;

gli accordi decentrati e aziendali, che disciplinano lo stato giuridico, il trattamento economico e le condizioni previste nei contratti integrativi aziendali;

l'orario di lavoro e il trattamento previdenziale delle categorie di lavoratori addetti alle diverse funzioni necessarie per l'erogazione dei servizi oggetto del contratto.

Evidenziato che tra i valori di GTT, espressi nei documenti ufficiali del gruppo, si riportano 'la centralità della persona, l'efficienza economica e l'efficacia, il rispetto e la tutela dell'ambiente, l'orientamento al dialogo, la correttezza negoziale e la trasparenza e la responsabilità sociale'. L'organizzazione sindacale FAISA-CISAL evidenzia la presenza, nell'ambito dei processi lavorativi aziendali di GTT, di alcune criticità che comportano serie problematiche a danno soprattutto delle lavoratrici e dei lavoratori aventi la qualifica di 'operatore d'esercizio' (autisti dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale).

Constatato che" – e qui vado a riprendere ciò che dice il sindacato che ha avuto modo di confrontarsi con l'attuale Giunta della Regione Piemonte – "il numero degli operatori di esercizio GTT adibiti alla guida dei mezzi del trasporto pubblico locale urbano della Città di Torino risulta essere sottodimensionato rispetto al numero dei turni di servizio attualmente realizzati dall'azienda;".

E ci giunge notizia di neoassunti che si licenziano dopo poche settimane o altri autisti che stanno dando le dimissioni.

"Il fatto, oltre a creare problematiche nei servizi di trasporto aziendali offerti, costringe gli uffici SPEV (uffici programmazione giornaliera del servizio urbano) a coprire la carenza di organico con l'assegnazione di turni straordinari in maniera strutturale e continua, compromettendo, quindi, la normale ciclicità dei turni;

diverso personale rimane alla guida dei mezzi" – questo sostiene il sindacato – per 9-10 ore con comprensibile calo della necessaria attenzione e reattività con un aumento dello stress psicofisico;

sovente l'organizzazione dei turni predisposta dall'azienda impedisce a tale personale di poter consumare i pasti offerti nella mensa aziendale, senza che sia loro riconosciuta la possibilità di usufruire della Tesserina itineraria Ticket Restaurant, così come avviene per altri dipendenti;

spesso sono assegnati turni straordinari a quel personale con patologie cliniche accertate dal medico competente, proprio in quelle fasce d'orario, con limitazioni e orari previsti dalla prescrizione medica;

gli straordinari sono spesso assegnati ai lavoratori, anche per l'attività lavorativa espletata nei turni part-time e nei turni fissi individuati per motivi privati, superando gli accordi aziendali sindacali;

l'organizzazione del lavoro aziendale degli operatori di esercizio continua a produrre, annualmente, diversi casi di inidoneità alla mansione di guida dei mezzi adibiti al trasporto pubblico;

la ricollocazione del personale inidoneo nei bacini aziendali risulta oramai problematica, dal momento che tali servizi o risultano saturi, come il settore parcheggi, o sono dall'azienda, di fatto, esternalizzati, come il settore del controllo biglietti". Insomma, coloro che non possono più pilotare potrebbero andare a lavorare in quei settori, che però sono stati esternalizzati.

"La dirigenza aziendale, in controtendenza rispetto alle problematiche sopra citate, ha presentato alle organizzazioni sindacali una piattaforma che prevede un cospicuo aumento delle medie lavorative degli operatori di esercizio, al fine di ottenere un ulteriore aumento produttivo.

Atteso altresì che" – e qui riporto alcune nuove preoccupazioni da parte del sindacato – "non è chiaro se il progetto dell'attuale amministrazione aziendale GTT sia indirizzato a un reale rilancio in termini di efficientamento di sicurezza e qualità del servizio offerto alla cittadinanza o sia semplicemente quello di razionalizzare e ridurre il personale degli operatori di esercizio, con un conseguente sub-affidamento del servizio a vettori privati;

l'attuale organizzazione del lavoro degli operatori di esercizio continua a produrre patologie limitanti, nonché inidonei provvisori e definitivi alla mansione di guida dei mezzi;

l'incremento produttivo chiesto dall'azienda non va certo in una direzione di soluzione virtuosa del problema a medio e lungo termine, ma solo a cercare di risanare, a breve termine, il bilancio aziendale.

Rilevato che, al fine di facilitare la gestione del Contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana, è stata prevista la costituzione di un 'Comitato tecnico di gestione del Contratto – servizio di TPL urbano e suburbano' avente funzione di assistenza alle parti contrattuali (GTT trasporti e Agenzia della mobilità piemontese) nella gestione e monitoraggio permanente dei servizi".

Tralascio tutto il tema del benessere, che è riportato all'interno dell'interpellanza e vado al dunque.

"Interpello per conoscere se l'Agenzia sia al corrente del fatto che il numero degli operatori d'esercizio di GTT impiegati nella guida dei mezzi di trasporto pubblico locale urbano della Città di Torino sia sottodimensionato rispetto al numero dei turni di servizio;

per sapere se l'Agenzia intenda chiedere delucidazioni a GTT in merito alla programmazione e gestione dei turni e degli straordinari e per conoscere quali e quanti siano stati i subaffidamenti delle parti del servizio e dell'attività dei servizi connessi all'oggetto della concessione autorizzati da Agenzia della mobilità piemontese;

se GTT abbia realizzato eventuali riduzioni di posti di lavoro derivanti da mutamenti di sistemi di esercizio, limitazione o soppressione di servizi a far data dall'annualità 2019;

se siano stati, in caso affermativo, affrontati prima di renderli operativi dalla concessionaria, dalle organizzazioni sindacali e dal Comune di Torino, così come previsto dal

comma 21 dell'articolo 6 del contratto;

quali siano stati i processi di armonizzazione del trattamento del personale messo in essere da GTT, sempre ai sensi del contratto;

quali siano le sanzioni applicate dall'Agenzia della mobilità piemontese nei confronti di GTT, nonché l'ammontare economico articolato delle stesse, afferenti alla violazione degli obblighi previsti dalla Sezione 2 del contratto".

Insomma, siamo preoccupati dell'attuale gestione e chiediamo, attraverso l'Agenzia della mobilità piemontese, di capire se anche la Regione ha queste preoccupazioni.

PRESIDENTE

Grazie.

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente.

All'interno di GTT operano 4.074 persone; il 50% è personale viaggiante (dato del 31 maggio 2023).

Questo personale è impiegato sulla rete urbana e suburbana ed extraurbana per garantire il servizio a oltre a 237 milioni di passeggeri GTT.

In ambito urbano e suburbano, il 2019 ha registrato una produzione di 40 milioni di chilometri effettuati sulla rete di superficie, garantita dal 2.123 autisti in media. Di questa produzione chilometrica, 33 milioni di chilometri sono stati autoprodotti. Nel 2022, la produzione chilometrica ha subito una flessione, arrivando a 37.076.000, quasi tre milioni di chilometri in meno, di cui 32.558.075 autoprodotti. Questo ha comportato l'adeguamento dell'impiego di autisti: 2.026 (media). Il limite del 30% del sub-affidamento a vettori terzi è stato rispettato. Nel documento cartaceo compare anche quali sono le società, che sono elencate.

In virtù dell'accordo aziendale del 1° aprile 2022 sull'armonizzazione del personale della Società CA.NOVA in GTT, è stato possibile acquisire i contratti di lavoro senza soluzione di continuità di 189 lavoratori, con benefici in termini di organizzazione e produttività del lavoro per GTT e garantendo a quel personale un migliore trattamento economico e normativo.

In merito all'aspetto della consumazione del pasto in giornata lavorativa, ogni dipendente GTT ha la possibilità di un pasto giornaliero presso le mense aziendali presenti sui cinque siti urbani. Chi opera in un luogo di lavoro privo di mensa aziendale ha in dotazione una tessera che consente la fruizione della "Mensa diffusa" presso esercizi commerciali convenzionati. Questi sono aspetti che l'Agenzia della mobilità non controlla, ma di cui è informata, e che rientrano, come si dice nella trattativa sindacale e aziendale.

I sub-affidamenti, di cui è stato chiesto conto, delle parti del servizio e/o dell'attività e dei servizi connessi all'oggetto della concessione autorizzati da Agenzia della mobilità nei confronti di GTT, con i relativi atti dirigenziali, sono i seguenti: Bus Company, Cavourese, Giachino e Miccolis.

Nel testo scritto compare l'elenco di tutti i soggetti che sono avallati da parte di Agenzia della mobilità piemontese con apposite determine.

Già in passato la società GTT ha provveduto ad affidare in subappalto l'esercizio di alcune delle linee a minore frequenza del Contratto dei servizi di mobilità urbana e metropolitana di Torino. In particolare, con appalto GTT n. 72/20161, la società ha provveduto al subaffidamento fino al 31 dicembre 2021 di alcune linee, che citiamo: CH1, CH2, 22, 24, 36 Paracca (l'elenco completo è nel testo scritto) e al Raggruppamento temporaneo d'impresе comprendente la

società SADEM, Cavourese, Autolinee Giachino, Bus Company, Autoindustriale Vigo, Tundo. Da tale Raggruppamento successivamente è uscita la Società Autoindustriale Vigo, che è stata incorporata nella Società Cavourese e, in parte, sostituita dalla società Autolinee Nuova Benese.

Le linee oggetto del sub-affidamento hanno subito modifiche nel corso degli anni e il contratto è stato più volte prorogato.

La società ha provveduto al sub-affidamento di altre linee con l'appalto n. 41/2018 nel Raggruppamento Temporaneo di Imprese, che ha subito modifiche, ma tralascerei la cronistoria.

Questo è quanto rispetto ai subappalti. L'Agenzia ha appurato, ha avallato e ha acconsentito, il tutto rientra nel limite del 30%.

L'opportunità aziendale di procedere ai subappalti sul servizio è un'opportunità che non sta a noi valutare, ma rientra in quelle opportunità che la norma ci consente. Quello che, invece, risulta più facile da controllare ed è anche opinabile è la riduzione dei chilometri eserciti. Abbiamo una sensazione e abbiamo anche un monitoraggio che ci dice che probabilmente, anche durante il periodo subito immediatamente dopo il COVID, ci sono state difficoltà a esercire tutti gli chilometri in programma per carenza di autisti di mezzi, che, tra l'altro, è una carenza che si rileva non solo in GTT ma in tutta Italia.

Per quanto concerne le sanzioni conseguenti alle violazioni degli obblighi contrattuali, si riscontra che MP ha contestato l'Azienda e le seguenti penali: 2019 e 2020, zero; 2021, 73.500 euro; 2022, 115.000 euro; 2023 ancora nulla, siamo solo a maggio.

Nel 2019 non c'eravamo noi ma, al di là delle battute, è importante ricordare che, soprattutto che nel 2020, nel 2021 e, in parte, nel 2022, l'articolo 92, comma 4 bis del decreto legge 17 marzo 2020 "*Misure di potenziamento al servizio sanitario nazionale a sostegno economico alle famiglie rispetto al tema COVID*" non consentiva di apportare decurtazioni; anzi, aveva imposto agli enti affidanti di pagare vuoto per pieno tutto il servizio proprio per compensare il mancato introito della bigliettazione.

I dati possono risultare freddi, però credo che in questi dati ci sia una chiara connotazione di un *modus operandi*, una scelta che AMP ha fatto anche con queste sanzioni, che sono, direi, più simboliche che effettive. Tuttavia, l'Agenzia ha cercato di lanciare un messaggio puntuale rispetto a quegli inadempimenti e a quei servizi che la gente ci segnala.

Nell'ultimo periodo, come ho già detto nell'interrogazione precedente, abbiamo attivato un canale diretto al monitoraggio di queste segnalazioni, in maniera che ci sia una risposta puntuale anche per gli utenti.

PRESIDENTE

Grazie.

La parola al Consigliere Magliano per la replica.

MAGLIANO Silvio

Grazie, Presidente.

Su questo sarà importante per noi leggere puntualmente tutti i dati dell'Assessore, ma rimaniamo con alcune domande che forse sono domande che albergano anche un po' nelle preoccupazioni di chi oggi gestisce la delega dell'Assessore Gabusi.

È adeguato il numero di dipendenti che in questo momento stanno pilotando i nostri mezzi e che trasportano i cittadini torinesi e piemontesi? Sono pagati abbastanza? Stiamo chiedendo loro turni troppo onerosi? Hanno il welfare aziendale come tutti gli altri dipendenti di GTT? Siamo in grado di tutelarli e difenderli? Ricordo che il numero di aggressioni ai dipendenti che guidano i mezzi di trasporto pubblico sono in aumento.

Vorrei soffermarmi su un punto. Se uno di questi dipendenti, a seguito di visita medica, non è più in grado di guidare, una volta veniva dirottato o posto su altri servizi (in ticketing piuttosto che al controllo dei biglietti sul mezzo pubblico).

Dato che quel servizio è stato esternalizzato, cioè c'è un'azienda che da fuori emette più sanzioni (tra emettere sanzioni e incassare il denaro lei mi insegna, Presidente, che ce ne passa, nel senso che non è l'aumento del numero di multe emesse che ti porta ad avere per forza un aumento degli introiti), se queste persone non possono più lavorare in quel settore, Assessore Gabusi, per quanto tempo l'Azienda li può tenere a riposo in attesa di collocamento?

Per quello che so, per le poche reminiscenze del diritto del lavoro che ancora porto con me a seguito della mia laurea in giurisprudenza, so che dopo un po' la persona che non può essere riqualificata rischia il licenziamento. Pertanto, dopo qualche mese (non molti, magari due anni, ma c'è tutto un iter apposta, Presidente) se queste persone non possono essere riqualificate, essendo forse in una condizione che non permette loro di guidare, con un'età compresa tra i 55 e sessant'anni, cosa ne faremo di loro, visto che non possono essere ricollocate? Le lasciamo a casa, senza ancora essere in età da pensione?

Queste sono preoccupazioni che abbiamo inserito nell'interpellanza.

L'Assessore, da parte sua, ci ha detto che c'è anche un'attenzione da parte di Agenzia e da parte del nostro Settore di controllo, ma sono preoccupato. Gli scioperi sono all'ordine del mese e ogni due per tre c'è una problematica. Su questo forse varrebbe la pena immaginare un approfondimento, magari anche in Commissione, con l'Agenzia, proprio per affrontare il tema della condizione dei lavoratori e della loro sicurezza. Ricordo che stiamo parlando di uomini e di donne che trasportano centinaia e centinaia di persone durante tutto l'arco della giornata. Vi sono loro pari che pilotano altri mezzi con retribuzioni ben maggiori.

Da questo punto di vista, ringrazio l'Assessore per aver risposto puntualmente ai temi che abbiamo inserito nell'interpellanza, ma non possiamo definire la questione chiusa.

Come Regione Piemonte, dobbiamo farci più carico e portatori di interessi dei nostri cittadini piemontesi che pagano le tasse, pagano il biglietto e, soprattutto, di alcuni lavoratori di cui il destino è, in questo momento, in forse.

Come Gruppo, torneremo sull'argomento. Nel frattempo, ringraziamo l'Assessore e da parte nostra sarà importante visionare i vari comparti e i vari luoghi di lavoro, perché mai come oggi non possiamo continuare con il giusto posizionamento su un trasporto sostenibile, con l'utilizzo del mezzo pubblico, con l'usare sempre meno la nostra auto, se il nostro trasporto pubblico ha queste problematiche e, soprattutto, questi problemi per i lavoratori e le lavoratrici del mondo del trasporto pubblico.

Grazie, Presidente.

PRESIDENTE

Ringraziamo il Consigliere Silvio Magliano per la replica.

(omissis)

(Alle ore 10.39 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g. inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")

(La seduta inizia alle ore 10.49)