

“Urge dare un’accelerata...”

salto.bz/de/article/12082022/urge-dare-unaccelerata

August 13, 2022



AFI-IPL

In Zusammenarbeit mit...

Trasporto pubblico

Sotto organico, sottopagati, logorati dal lavoro e dal traffico e quando l’alternativa si trova, addio: la fotografia degli autisti della Sasa. Soluzioni?

Di trasporto pubblico urbano si dibatte, in particolare, nelle ultime settimane - evidentemente anche per via dello sciopero del personale Sasa dello scorso 12 luglio -, ma la necessità di migliorare il servizio rivalutando le condizioni di lavoro degli autisti è chiara da tempo, come peraltro attestano le relative analisi pubblicate dall’IPL | Istituto Promozione Lavoratori già nel lontano 2014. Mancano braccia ai volantini dei bus e gli stipendi non sono adeguati per far fronte al caro vita bolzanino. E i guai non finiscono qui.

salto.bz: Silvia Vogliotti, vicedirettrice dell’IPL, i problemi del settore non nascono certamente oggi. Troppo poco è stato fatto finora per sciogliere i nodi?

Silvia Vogliotti: Lo studio condotto dall'AFI-IPL nel 2014 sulla qualità del lavoro nel trasporto pubblico locale urbano in Alto Adige aveva messo in luce l'esigenza di migliorare alcuni aspetti del servizio, cosa che è avvenuta solo in parte in questi anni. Le politiche locali investono molto e da tempo sulla mobilità pubblica, sul trasporto integrato tra autobus urbani ed extraurbani, treni e funivie, e questo graduale sviluppo ha impattato sulla forza lavoro del settore. L'autobus urbano, in particolare, è uno dei mezzi di trasporto più utilizzato da molte fasce di popolazione, pensiamo ad esempio ai giovani studenti, ai pendolari, alle donne, alle persone anziane. Se da una parte, grazie anche all'ottimo sistema dell'Alto Adige pass che permette di viaggiare sui mezzi di trasporto pubblici di tutta la provincia, l'utenza è aumentata, dall'altra le condizioni di lavoro degli autisti sono diventate progressivamente più complesse.

La carenza di personale, soprattutto, è una criticità cronica. Si fa fatica a trovare autisti, in tanti devono fare i conti con il proibitivo costo della vita in Alto Adige, senza sottovalutare gli effetti della nuova ondata di contagi da Covid e quindi la quarantena per molti lavoratori - con la Sasa che ha deciso di tagliare varie corse dal 10 luglio fino all'inizio dell'anno scolastico, complice anche l'aumento del prezzo del carburante. Secondo i sindacati occorre partire dall'aumento degli stipendi e da un contratto di secondo livello, per un adeguato riconoscimento economico.

Con tassi di inflazione a due cifre e un caro vita alle stelle come quello bolzanino credo anch'io che la strada maestra debba essere quella di spingere su una contrattazione territoriale e un aumento salariale. La retribuzione non è tutto ma sicuramente costituisce un fattore rilevante, anche nell'ottica di reclutare nuovi autisti. La categoria sconta la difficoltà, comune anche ad altri settori, di lavorare nei festivi, la sera, su turni ma nel caso specifico degli autisti si aggiunge il tema della responsabilità dei loro passeggeri, responsabilità che deve essere riconosciuta e opportunamente retribuita. È giusta dunque la battaglia per un contratto di secondo livello che riconosca economicamente gli avvenuti mutamenti delle condizioni di lavoro e che possa garantire una vita dignitosa a persone che abitano in una città molto cara con affitti e mutui straordinariamente alti. Occorre riuscire a restare competitivi come settore altrimenti le persone lasciano il posto appena possono e quelle che rimangono sono ancora più pressate.

La categoria sconta la difficoltà, comune anche ad altri settori, di lavorare nei festivi, la sera, su turni ma nel caso specifico degli autisti si aggiunge il tema della responsabilità dei loro passeggeri, responsabilità che deve essere riconosciuta e opportunamente retribuita.

Trova che ci sia un adeguato interesse da parte della politica su questi temi?

Se sul fronte economico sono stati fatti lauti investimenti su mezzi e infrastrutture - dal punto di vista ergonomico, ad esempio, o del rinnovamento del parco macchine, o ancora della messa in sicurezza delle fermate -, si è trascurato invece il fattore umano. E ancora: se

pensiamo agli obiettivi della transizione ecologica, quindi i veicoli a bassa emissione - ne vediamo di autobus a idrogeno che girano a Bolzano -, la politica è stata all'altezza della sfida, ma riguardo al personale di guida le richieste retributive che lavoratori e lavoratrici insieme alle sigle sindacali stanno portando avanti sono solo la punta dell'iceberg di quelle condizioni di lavoro che sono via via peggiorate, con diverse defezioni da parte degli autisti e il ricorso sempre maggiore a risorse provenienti da fuori provincia.

C'è poi il tema, non secondario, dello stato di salute degli autisti dei bus.

Esatto, penso all'aumento dello stress alla guida legato all'imposizione di tempi sempre più stretti per la percorrenza, con il dovere di garantire in tali condizioni la sicurezza dei propri passeggeri.

Da una linea all'altra gli autisti hanno pochi minuti per poter usare servizi sanitari, sgranchirsi le gambe o semplicemente bere qualcosa. C'è il disagio di guidare in una città come Bolzano che è ormai un cantiere a cielo aperto, di doversi destreggiare fra pedoni incollati ai propri smartphone che spesso prestano poca attenzione al traffico, e poi zig zag di monopattini, bici che a volte viaggiano contromano, macchine in doppia fila o che occupano le preferenziali. Senza contare che spesso gli autisti devono fungere da centro informazioni per i turisti, compito non sempre facile per chi arriva da fuori provincia. Si aggiungono a tutto ciò le difficoltà fisiche - lamentate soprattutto dal personale più anziano - legate alla postura, alle vibrazioni del mezzo, ecc., poiché gli investimenti fatti per migliorare l'ergonomia non sono ancora sufficienti. Infine persistono anche i problemi, già segnalati nello studio del 2014, relativi alla gestione del sistema informatico ICT all'interno degli autobus (il "computer di bordo") che non sempre funziona a dovere.

Con l'utenza che di conseguenza ha un servizio pubblico non sempre efficiente.

Agli utenti interessa arrivare in orario. Se i tempi di viaggio con il mezzo pubblico si allungano, per chi può scegliere, l'alternativa - tanto scoraggiata a ragione dall'amministrazione comunale - è il ricorso all'auto privata. Un'opzione che però non fa che peggiorare la situazione del traffico incrementando le code soprattutto nei giorni critici, quelli di pioggia ad esempio, o in periodo di mercatini.

Quali soluzioni individua per risolvere problemi che sono di fatto strutturali?

Bisogna investire nel benessere organizzativo del personale di guida e trovare anche soluzioni nell'immediato. Si accennava già nel nostro studio del 2014 a quanto sia importante il fatto di promuovere ad esempio l'attività fisica di persone che passano quasi tutto il giorno sedute a guidare un autobus. Si può pensare a un accesso scontato alle strutture sportive; alla promozione di "giornate della salute"; alla messa a disposizione di un medico che possa dare consigli sul benessere o proporre dei trattamenti di fronte all'insorgenza di piccoli disturbi fisici prima che questi si aggravino. Sarebbero segnali positivi di interesse da parte dell'Azienda verso le condizioni di lavoro dei suoi impiegati.

Ulteriori esempi possono essere corsi di guida sicura o incentrati sulla gestione di “utenti difficili” di fronte ad aggressioni verbali o ancora: corsi di lingua specifici, soprattutto in tedesco dato che vengono impiegati sempre di più autisti non sudtirolesi, così da poter gestire piccoli flussi informativi con gli utenti.

È importante inoltre tenere aperto un canale di dialogo costante fra la dirigenza e i rappresentanti sindacali in modo che, in merito per esempio all'introduzione di nuove strategie, anche il personale di guida possa essere coinvolto. E poi: un assiduo monitoraggio dei tempi di percorrenza, verificando a scadenze regolari quali sono le linee che accumulano maggiori ritardi e ricalibrare gli orari in modo da alleggerire gli autisti dallo stress.

È importante inoltre tenere aperto un canale di dialogo costante fra la dirigenza e i rappresentanti sindacali in modo che, in merito per esempio all'introduzione di nuove strategie, anche il personale di guida possa essere coinvolto.

Altrettanto rilevanti sono i totem alle fermate che informano sugli orari dei vari bus e che sfortunatamente non sempre funzionano. Non tutti infatti - penso alla popolazione anziana soprattutto - hanno dimestichezza con le app online, anche per quel che riguarda il pagamento del biglietto. È giusto puntare sulla digitalizzazione, beninteso, ma è opportuno mantenere comunque i sistemi tradizionali a vantaggio di chi non è pratico dei nuovi strumenti tecnologici.

Dato il quadro, quindi, lavorare in Sasa è in sostanza poco attraente oggi?

È in effetti poco attraente e lo è ancora meno se il lavoro non viene pagato adeguatamente, perché la retribuzione mitiga le difficoltà delle condizioni in cui si opera. Il rischio è che persone con esperienza migrino verso altri settori senza poter essere sostituite. E in questo senso è già quasi tardi. Stando alle recenti dichiarazioni della direttrice di Sasa l'intenzione dell'Azienda è di assumere un centinaio di autisti, di questo passo non solo sarà improbabile trovarli ma nel frattempo non si arresterà nemmeno la scia di dimissioni. Dato che il trasporto pubblico è un servizio di eccellenza che deve restare tale, insisto sul concetto che bisogna investire non solo nei veicoli ma anche nelle persone, che sono altrettanto importanti, se non di più.

Kommentar schreiben

[Zum Kommentieren bitte einloggen!](#)