



Federazione Regionale USB Emilia Romagna

---

People Mover, privatizzazioni e grandi opere: USB aveva ragione.



Bologna, 13/10/2022

L'ultimo stop alla monorotaia Stazione-Aeroporto di ben 6 giorni per manutenzione programmata, si aggiunge alle altre moltissime interruzioni del servizio, per i più disparati guasti ed inefficienze, con relativa sua sostituzione con bus e personale Tper.

Ancora una volta riemergono prepotentemente problemi dovuti a scelte politiche e di gestione che USB, sia come sindacato metropolitano sia come sindacato di settore, denuncia e condanna da sempre.

USB si è sempre dichiarata contraria al progetto del People Mover, giudicato sin dalla sua

fase di progettazione inutile, estremamente costoso e dannoso, e tra l'altro, evitabile vista la possibilità di soluzioni alternative meno invasive. All'epoca i sostenitori ci avevano bollato come i soliti nemici del "progresso" adducendo analisi che si sono rivelate talmente sbagliate che ad oggi una parte di loro ha cambiato opinione pensandola come noi.

Il malfunzionamento del People Mover si riflette sulle condizioni di vita e di lavoro degli autoferrotranvieri bolognesi oltre che su tutta l'utenza, visto che lo stesso viene sostituito dal MEX, servizio di bus prioritario, sul resto delle linee e che spesso viene svolto utilizzando lavoratori in straordinario più o meno forzato grazie al contratto nazionale autoferrotranvieri del 2017 che ha inserito l'apprendistato nella nostra categoria.

In un'azienda che sconta una cronica carenza di personale, il servizio sostitutivo MEX assorbe parecchio in termini di risorse umane: è facile intuire che le ripercussioni dei disservizi di questa ennesima grande opera, nata male e cresciuta peggio, vengano pagate dalle lavoratrici e lavoratori autoferrotranvieri bolognesi in termini di congedi e permessi negati, straordinari e turni massacranti.

Anni di contrattazione a perdere, hanno finito per rendere il mestiere di autoferrotraviere non più ambito, tanto da creare una emorragia di personale ed obbligare Tper ad assumere autisti con chiamata diretta, anche dalle aziende "partner" in subconcessione, le quali trovandosi a loro volta senza personale, sono state costrette a restituire a Tper parte del servizio da loro svolto.

Concludendo: il People Mover è un fallimento, le subconcessioni hanno di fatto fallito, il lavoro di autoferrotraviere non è più attrattivo in Tper, figuriamoci nelle aziende private.