



# «Io, autista costretto a vivere in camper»

Dipendente di Trentino trasporti, lavora nel capoluogo ma è di Fiera di Primiero

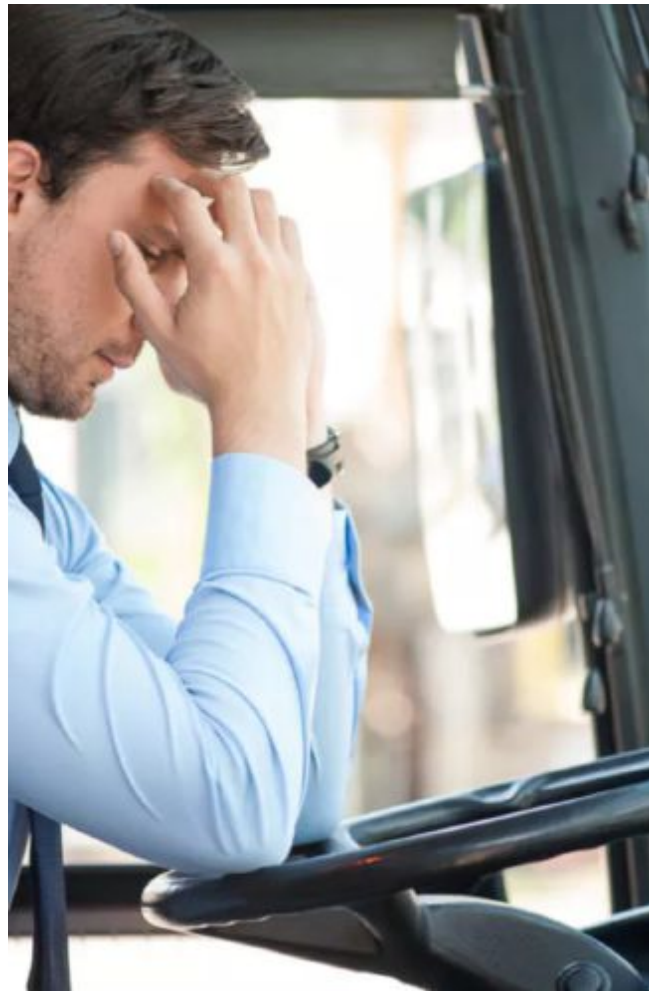
## La storia

Da diversi mesi ha deciso di abitare a «bordo strada» «Me ne vergogno ma ho un mutuo da pagare e fare su e giù ogni giorno è troppo dispendioso»

di Tommaso Di Giannantonio

È stato assunto da Trentino trasporti pochi anni fa. Formalmente risiede a Fiera di Primiero, ma da circa sei mesi abita in un camper dato in prestito da alcuni amici. «Vivo a bordo strada, nei parcheggi di Trento: me ne vergogno, ma non posso fare diversamente». La storia di Marco (il nome è di fantasia) materializza quel clima di esasperazione che si respira tra gli autisti di Trentino trasporti, in particolare tra i lavoratori del servizio urbano di Trento.

Che su Trento ci siano «criticità», lo ha ammesso anche l'assessore provinciale ai trasporti Mattia Gottardi (il T di domenica). Il sindacato autonomo Orsa, il più rappresentativo tra i circa 230 autisti del capoluogo, ha denunciato condizioni di lavoro al limite: «Ferie non erogate da tre anni (se non per un breve periodo durante la scorsa estate), trasferimenti bloccati e stipendi fermi. Dal 2022 – ha sottolineato il segretario Roberto Pedrotti – ci sono state una



settantina di dimissioni». La società ha spiegato che questa situazione nasce dalla carenza di autisti. La stessa ragione con la quale è stato motivato l'incremento dell'affidamento dei servizi a ditte private. «Rispetto alle necessità aziendali ci mancano 50 autisti», ha spiegato il presidente di Trentino trasporti, Diego Salvatore. Ma intanto sulle spalle di una

parte dei dipendenti ricade il peso dell'emergenza personale. Marco risiede appunto a Fiera di Primiero insieme alla compagna, con la quale ha acceso un mutuo per l'acquisto della prima casa, 800 euro al mese. «È andata tutto bene finché hanno appaltato anche i servizi turistici ai privati – racconta l'autista – Anche prima lavoravo fuori dalla mia zona, ma accettavo di fare questo sacrificio perché sapevo

che nei 3-4 mesi invernali o estivi avrei avuto la possibilità di lavorare in Primiero. Adesso non è più possibile». Da circa sei mesi Marco è stato dirottato sul servizio urbano di Trento. A cento chilometri da casa, 3 ore di auto tra andata e ritorno e una spesa mensile di benzina (ai prezzi attuali) sui 600 euro mensili. «Ho provato a fare su e giù ma è troppo dispendioso, sia in relazione ai turni di lavoro sia



## Mobilità pubblica

### Il ricorso ai privati in cifre

Vediamo i dati del ricorso ai privati da parte di Trentino trasporti, già pubblicati su *il T* di sabato 13 aprile. Parliamo solo del servizio extraurbano. Nel 2018, su un totale di 13 milioni di chilometri, quelli svolti da mezzi privati sono stati 1,7 milioni, in crescita del 10,5% rispetto al 2017. Nel 2019 sono stati 1,9 milioni, su 13,2 milioni, con un aumento del 9,8%. Saltando i due anni del Covid, nel 2022 sono stati 2,3 milioni, su 16,6 milioni, con un incremento del 20,4% rispetto al 2019. In termini percentuali l'incidenza è rimasta stabile (14%), mentre in termini assoluti il ricorso a privati è cresciuto di 400mila chilometri.

in termini economici», spiega. La società gli aveva offerto un appartamento, «ma solo per i primi tre mesi». «Allora ho provato a cercare una sistemazione in affitto – continua l'autista – ma a Trento una stanza singola costa almeno 400 euro. Io prendo circa 1.500 euro al mese, non ho la disponibilità economica. Mi sono arrangiato e da qualche mese vivo in un camper. Sto vivendo a bordo strada nei parcheggi della città, me ne vergogno ma se voglio lavorare, queste sono le condizioni».

Non è l'unico autista del Primiero che guida i bus urbani della città di Trento. «Abbiamo chiesto di farci avvicinare i turni, ma non è stato possibile – conclude – Non so per quanto tempo ancora riuscirò ad andare avanti in queste condizioni». Un'altra possibile lettera di dimissioni è in arrivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# «Salari, mancati aumenti per 400 euro»

Petrolli (Uil trasporti): «Rinnovo del contratto, obiettivo chiudere entro giugno»

## Il sindacato

Il segretario di categoria analizza i nodi critici e le possibili soluzioni «La strada è quella indicata da Facchin: bisogna rivedere le corse urbane»

«Il tallone d'Achille di Trentino trasporti è il servizio urbano di Trento». Sintetico quanto *tranchant* Nicola Petrolli, segretario generale della Uil trasporti del Trentino, nel definire le criticità della mobilità pubblica. Tra queste il nodo «contratto». «Gli stipendi sono fermi da 20 anni – spiega – Ci mancano aumenti per 300-400 euro».

Per quanto riguarda il contratto, l'assessore provinciale Mattia Gottardi ha annunciato l'avvio della contrattazione sindacale per il rinnovo del contratto di secondo livello, «che – ha aggiunto – dovrebbe risolvere alcune questioni sospese con il personale viaggiante, sia a livello



Sindacalista Nicola Petrolli, segretario generale della Uil trasporti del Trentino

retributivo che di qualità della vita». La Uil, il sindacato più rappresentativo in Trentino trasporti, siede al tavolo insieme alla Cgil, alla Cisl e alla Faisa. «A livello nazionale – spiega Petrolli – sono saltati tre rinnovi, cioè mancati aumenti per 300-400 euro. Il contratto provinciale, invece, è scaduto il 31 dicembre 2023. La Provincia

deve ancora far sapere quante risorse è disposta a stanziare per il rinnovo. Noi puntiamo a un aumento di 150-200 euro. Speriamo di riuscire a firmare il rinnovo entro giugno». Ma, com'è noto, oggi il problema numero uno è la carenza di personale. Trentino trasporti conta complessivamente circa 800 autisti, di cui 230 del

servizio urbano di Trento. «Come dice l'azienda, mancano 50 autisti: una ventina su Trento, 15 sull'extraurbano, una decina su Rovereto – dice il sindacalista della Uil – Il ricorso ai privati non fa bene a nessuno, ma in caso di necessità non se ne può fare a meno. Anzi, mi dispiace dirlo, ma è meglio dare qualcosa al privato o tagliare qualche corsa inutile pur di far respirare gli autisti già in servizio. Specialmente su Trento i turni sono intensi e la possibilità di fare ferie è scarsa perché non c'è abbastanza personale».

Per sopperire alla carenza di personale, Trentino trasporti ha avviato il progetto della Academy (la società anticipa il costo della patente e garantisce l'assunzione a tempo indeterminato), paga la metà dell'affitto fino a un massimo di 400 euro mensili ai lavoratori che provengono da lontano e riconosce l'anzianità di servizio per gli anni svolti nel settore privato. «Ne riconosce però solo 10 – sottolinea il sindacalista – Per essere più attrattivi l'azienda dovrebbe riconoscere fino a 20 anni di anzianità di servizio». Infine, in merito al «tallone

d'Achille», cioè il servizio urbano di Trento, «bisogna rimodulare le corse». Come spiegato dall'assessore comunale alla mobilità Ezio Facchin, il Comune di Trento sta lavorando ad un progetto base sul trasporto urbano che arrivi a definire una piattaforma per adeguare le frequenze delle linee di autobus alla domanda, con l'obiettivo di implementare l'utilizzo dei mezzi pubblici dell'8% (il T di domenica). «Finalmente il Comune di Trento comincia a concretizzare qualcosa – è il commento di Petrolli – Ricordo che i tempi di percorrenza delle linee urbane di Trento risalgono agli anni Ottanta. Oggi bisogna diversificare gli orari e rimodulare le corse, cancellando quelle inutili: ci sono alcune corse, soprattutto quelle private, che viaggiano completamente a vuoto». Ciò richiede anche una «diversa organizzazione dei turni di lavoro – conclude il sindacalista – Ci sono turni che prevedono una pausa di un'ora e mezza tra una corsa e l'altra: si inizia alle 6 del mattino, alle 8,30 si finisce e poi si riprende alle 10».

T. D. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA