

Il suicidio degli autisti e il senso del dovere

C'È qualcosa che provoca in noi un fortissimo turbamento è il suicidio di qualcuno che abbiamo conosciuto e magari incontrato pochi giorni prima della sua morte. La scelta di «congedarsi dal mondo», per usare l'espressione adottata da Marzio Barbagli in un fondamentale libro sull'argomento, è per lo più incomprensibile a chi resta ed è dovuta a molteplici cause. Anche nel caso del suicidio dei tre dipendenti Atc di cui molto si discute in questi giorni, la ricerca di un collegamento con la loro vita professionale risulta quanto meno forzata (e rischia di apparire strumentale). Tuttavia, queste tragedie hanno costretto molti a porsi qualche domanda sulle condizioni di lavoro di chi oggi guida un mezzo pubblico in una città come Bologna. È sufficiente salire su una qualsiasi linea importante in un'ora di punta, ma spesso anche in momenti della giornata in cui il traffico è più ridotto, per rendersi conto di quanto possa risultare faticoso e stressante condurre quella sorta di autoarticolato passeggeri che è un autobus moderno, in particolar modo per le vie del centro. Già dopo poche corse, anche l'utente più distratto non potrà non domandarsi quali guai combinerebbe lui se fosse seduto al posto di guida. La tensione di un lavoro simile è talmente palpabile da renderne quasi ovvio l'elenco delle cause. LE AUTO in doppia fila che costringono a pericolose gincane, i motorini che passano indifferente a destra e a sinistra, i pedoni che sbucano all'improvviso, i ciclisti (sì, anche loro, cui pure tanto dobbiamo) in contromano, che spesso, a causa dei patimenti cui sono sottoposti nel traffico, si credono garantiti da una immunità speciale. Eppure, nonostante tutto ciò, agli autisti d'autobus arrivano improperi di ogni genere: non sono puntuali (eppure i caffè non sembrano essere pieni di autisti che si attardano con il mezzo abbandonato in mezzo alla strada), guidano male e in modo brusco (soprattutto se hanno a disposizione macchine degli anni Ottanta), sono sgarbati e nervosi (davvero strano). Paradossi a parte, e lasciando stare le polemiche a proposito del Civis, viene da chiedersi che cosa sarebbe Bologna senza un servizio pubblico (quasi) efficiente. Le condizioni del trasporto pubblico (e dunque anche il lavoro dei conducenti) meritano un'attenzione particolare perché da un trasporto pubblico che funziona non dipende solo il tasso di ecomobilità (e sorprendentemente Bologna continua ad essere in cima alla classifica della mobilità sostenibile in Italia stilata ogni anno, anche grazie a un buon servizio di car sharing). Sugli autobus infatti si incontrano molte delle questioni che hanno a che fare con la nostra qualità della vita. In autobus si possono fronteggiare con durezza visioni diverse (molto diverse a volte) dell'integrazione razziale. A mezzo secolo dal viaggio di Rosa Parks, un diverbio per un posto a sedere non è cosa rara e frequentissime sono le discussioni tra chi scende e chi sale dalle porte giuste o sbagliate. Bianchi e neri, vecchi e giovani. Anche in autobus i writer senza alcuna vena artistica sfogano le loro frustrazioni. E anche in autobus si evadono le tasse, probabilmente né più né meno di quanto non accada tralasciando di dichiarare i propri redditi. Poi, così come altrove, per fortuna, c'è anche un po' di solidarietà: nel cedere il posto, nello spiegare agli altri come funzionano le nuove infernali obliteratrici o nell'offrirsi per timbrare il biglietto altrui. Per tutte queste ragioni, e per molte altre, un trasporto pubblico efficiente, se possibile «più» efficiente, rappresenta un obiettivo fondamentale per la qualità complessiva di una città con ambizioni metropolitane come la nostra. Gli autisti fanno ogni giorno la loro parte: a tutti gli altri, dentro e fuori dai mezzi, tocca il compito di fare la loro.