

Treni in tilt per il software "folle"

Programma crea turni impossibili: decine di convogli soppressi. I sindacati: sciopero

ROBERTO SCULLI

UN FRECCIABIANCA, quello per Roma - andata alle 5.10 da Principe, ritorno alle 12.10 da Termini - sparito da giorni dai radar, che sarà ripristinato soltanto domani. Un boom di convogli cancellati, arrivati a essere anche più di trenta in un solo giorno, dopo le oltre trecento soppressioni - dato dei sindacati - registrate a giugno. Uno sciopero di 24 ore programmato tra il 19 e il 20 luglio, che peraltro si sovrapporrà allo sciopero (nazionale) dei bus, e precederà, di quattro giorni, un altro sciopero di quattro ore delle aziende di tutta la Liguria. Mancava il contributo delle Ferrovie, a dare ulteriore sostanza allo sconcertante quadro del trasporto pubblico locale. Ebbene, eccolo. Nel futuro ci sono (altri) 40 milioni di trasferimenti statali che potrebbero svanire "grazie" all'ultima versione della *spending review* made in governo Monti. Ma se del domani non v'è certezza - «il nuovo taglio rischia di ripercuotersi su sanità, sociale e trasporti», ha detto l'assessore della Regione Liguria Enrico Vesco - non è che il presente sia fitto di buone notizie.

Le Fs, appunto. Il trasporto su rotaia da settimane è una polveriera. Sindacati e Trenitalia non trovano un punto di incontro su nulla. Al centro dello scontro c'è il nuovo software di gestione del personale, che, automaticamente, compila i turni dei ferrovieri. Un cervellone che decide, di fatto, della loro vita. Per sindacati - e lavoratori - lo fa assai male, dando vita a combinazioni di luoghi e tempistiche che nemmeno Superman riuscirebbe ad assecondare, quando non del tutto fuorilegge. Per

l'azienda, invece, il software, acquistato nel 2009 con un investimento di 7,5 milioni, funziona benissimo. «Le soppressioni ci sono state, ma il peggio è stato superato», dicono da Trenitalia.

Sugli eventi seguiti alle prime soppressioni la visione è diametralmente opposta. Per i sindacati i problemi restano. «Il sistema continua a compilare turni privi anche del più elementare buon senso», dice Franco Zolezzi, segretario regionale Ugl trasporti. L'azienda non fornisce dati puntuali, ma sostiene che dopo alcuni interventi - in particolare l'impiego di trasfertisti, pagati 45 euro di indennità giornaliera e ulteriori 65 euro ogni notte passata in Liguria - il peggio sia passato. «Siamo molto sotto alle trenta soppressioni giornaliere. Bisogna anche contare che in alcune giornate ci sono stati eventi straordinari. Come in questo fine settimana, con lo sciopero in Piemonte».

Non sarà il Limonte, la fantomatica unione di cui si favoleggiava tempo fa, ma è vero che il destino delle due regioni, dal punto di vista ferroviario, in questo momento è legato. E non è solo per gli scioperi incrociati. Sia Liguria che Piemonte sono due regioni pilota, nel senso che è qui che il programma di "crew management" importato dalla Germania - prodotto da IVU Traffic Technologies Italia e TSF Telesistemi Ferroviari - è in sperimentazione sul trasporto regionale, dopo un primo test sulla dorsale dei Frecciarossa.

Per il momento, i turni che passano per il cervellone sono quelli dei 234 capitre. Con l'autunno anche l'organizzazione dei circa 200 macchinisti passerà di lì. Di più: con l'entrata a regime - quando non si sa - ogni lavoratore avrà i turni squadernati su un palmare (l'Olipad Olivetti), sebbene al momento ci si affidi alla vecchia e cara carta. Un foglio, uguale novanta giorni di turni. Il sistema è in uso dall'inverno scorso, ma l'estate, e con essa le ferie, e qualche malattia, hanno acuito i problemi.

«Ci era stato detto che il programma avrebbe ottimizzato la distribuzione dei carichi di lavoro - ricorda Laura Andrea, responsabile regionale attività

ferroviarie della Filt Cgil - be', per il momento non possiamo dire che

l'obiettivo sia stato raggiunto, anzi». Il punto, insistono i sindacati, è che il software è stato un tentativo di ovviare a croniche mancanza di personale. LA coperta è corta, cortissima, tanto che perfino l'azienda concede che «soppressioni possano accadere in caso di assenze». Soltanto parlando di capitre, in Liguria ne mancherebbero circa una trentina, complici anche i recenti quattordici pensionamenti. «Ma l'azienda - continua Andrei - considerata anche l'incertezza delle risorse pubbliche per il settore trasporti, temporeggia. Soprattutto, sul tema ha sospeso qualsiasi confronto. Ergo, sul fabbisogno non esistono nemmeno più dati ufficiali».

Anche Vesco aveva indicato in un «piano di assunzioni», l'unico modo per evitare ai lavoratori di impazzire e ai passeggeri di vivere in situazione di costante disagio. Un tema su cui è tornato, ieri, anche il forum ligure del trasporto pubblico, coordinamento che riunisce ambientalisti e consumatori.

Non aiuta, poi, che anche le teoriche punte di diamante del servizio continuino ad arrancare. Lo stop sotto 40 gradi di un Frecciabianca partito da Genova alcuni giorni fa poco a nord di Roma è stato l'inizio. Poco dopo - l'evento non è collegato, dicono da Trenitalia - sono stati fermati anche i due Frecciabianca da e per Genova, i convogli 9761 e 9768. «Manutenzione ordinaria», dicono dall'azienda. Il punto è che non c'erano altri vagoni per sostituire il treno al pit stop. «Le procedure sono state ottimizzate, non accadrà più». Su tutto il resto, i lavori sono - drammaticamente - ancora in corso.

sculli@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

