

SEGRETERIA REGIONALE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

FOGLIO INFORMATIVO STAMPATO IN PROPRIO - ANNO 5, N. 335 – LUGLIO 2012

IVU – SUSCITA INTERESSE ANCHE FUORI DALL'AMBITO FERROVIARIO

Fs: i treni in tilt?
Quasi raddoppiato l'assenteismo
Esposto all'Inps: anomalo incremento delle malattie

POCHE ORE DI RIPOSO E PRANZI SPRINT
TUTTE LE SCELTE INSENSATE DEL COMPUTER

Treni in tilt per il software "folle"

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

14 MILIONI DI EURO PER ABOLIRE LA PAUSA CAFFÈ DEI FERROVIARI
Il sistemone Ivu doveva garantire più efficienza: è un flop

Trenitalia ottimizza

i turni di 16mila

dipendenti.

Risultato: ritardi

e caos per i pendolari

REMAIL
da 30 anni al Vostro Servizio...
• TRASFORMAZIONE
VASCA DA BAGNO IN
PIATTO DOCCIA
www.remail.it
800362241

TRAGEDIA IERI MATTINA IN PIAZZA MANIN
**TIR SENZA FRENI
MUORE
PER FERMARLO**
CALZERONI >> 17



**NASCONDE L'ARMA
IN UNA SCATOLA
E RAPINA FARMACIA**

Il malvivente ha estratto una pistola e l'ha posata sul bancone per minacciare la commessa
NICASTRO >> 21

REMAIL
da 30 anni al Vostro Servizio...
• TRASFORMAZIONE
VASCA DA BAGNO IN
PIATTO DOCCIA
www.remail.it
800362241

GENOVA

QUALITA' DELL'ARIA OGGI
www.lamiaaria.it
Mattino Accettabile
Pomeriggio Mediocre
Sera Mediocre

OGGI
min. 21° max. 30°

DOMANI
min. 23° max. 28°

**IL SECOLO XIX
MARTEDÌ 15
10 LUGLIO 2012**

BRACCIO DI FERRO TRA LAVORATORI E FERROVIE PER IL SISTEMA DI GESTIONE DEL TRAFFICO E DEGLI EQUIPAGGI

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.

[+] **ilsecoloxix.it**

LE DICHIARAZIONI E L'INCONTRO

«La *spending review* ci preoccupa». Nel video di Alberto Vedova le parole dell'assessore ai Trasporti Vesco sulla revisione della spesa varata dal governo Monti. Treni e trasporto pubblico sotto tiro e il timore di non farcela. L'intervista sul nostro sito.

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 i 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 trasfettisti, 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».

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 capitreno. 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 capitreno, in Liguria ne mancherebbero circa una trentina, complici anche i recenti quattordicenni 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 continuo 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

30
treni cancellati

il numero di convogli che non possono partire perché programmati dal software "folle"

234
capitreno

sottostanno al sistema di gestione dei turni ma in autunno ci saranno anche i 200 macchinisti



Il Frecciabianca per Roma delle 5.10 da Principe è sparito da giorni: tornerà soltanto domani

LE DENUNCE DELLE ORGANIZZAZIONI SINDACALI

POCHE ORE DI RIPOSO E PRANZI SPRINT TUTTE LE SCELTE INSENSATE DEL COMPUTER

IL RETROSCENA

UN FERROVIERE che inizia a Ventimiglia può finire il suo turno alle 21 e 30 a La Spezia e ricominciare alle 4 e 30, sempre a Spezia, per il viaggio di ritorno. Un altro può essere costretto a mangiare in un fazzoletto di tempo, ma a chilometri dalla stazione di arrivo. Il programma di crew management adottato per Trenitalia, inglese per "gestione del personale", tira le risorse - umane, ovviamente - al limite, e, denunciano i sindacati, non conosce il buon senso. Perché si può produrre un'assurdità anche stando nelle leggi. «Anche se - dice Laura Andrea, responsabile regionale Filt Cgil per le Ferrovie - in diversi casi, abbiamo re-



I ferrovieri liguri protestano per i turni elaborati dal computer

gistrato anche turni fuori normativa». Se il problema fondamentale, dicono tutte le sigle, è la carenza di uomini, la medicina individuata dall'azienda. «Cisano problemi evidenti di taratura del programma. Il problema - conti-

nua Andrei - è che l'azienda tira dritto, qualunque cosa accada». Osservando i fogli distribuiti ai lavoratori che qualcosa non vada, dicono i sindacalisti, è evidente. «Ci sono casi in cui il sistema vorrebbe far man-

giare i ferrovieri in stazioni dove, per chilometri, non c'è neanche un bar». La "refezione", così si chiama (anche) in gergo, non è l'unico parametro che il sistema non sembra digerire. Tra le violazioni segnalate dai sindacati ci sono anche gli sforamenti dei picchi di lavoro settimanali, delle medie di lavoro, lo spostamento dei riposi - che a volte "bruciano" anche i festivi, tipo l'ultimo Santi Pietro e Paolo, giorno di festa per le "romane" Fs - tutti elementi che hanno contribuito a creare condizioni, per logistica e tempi, insostenibili. «Le soppressioni non sono conseguenza del software», ribadisce l'azienda. Dovrà ri-spiegarlo ai sindacati, che dopo vari incontri infruttuosi sono ancora in attesa di quello chiarificatore.
R.SCU.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

REMAIL
da 30 anni al Vostro Servizio...

SISTEMA REMAIL
LAVORI GARANTITI

IN UNA GIORNATA SENZA BISOGNO DI PIASTRELLE

• SOVRAPPOSIZIONE PIATTI DOCCIA
• CABINE DOCCIA SU MISURA

VENDITA DIRETTAMENTE DALLA FABBRICA FINANZIAMENTI IN SEDE

www.remail.it

Numero per la Liguria
NUMERO VERDE CHIAMATA GRATUITA
800.36.22.41

• VASCA NELLA VASCA IN DUE ORE UNA VASCA NUOVA SOPRA LA VECCHIA SENZA OPERE MURARIE

• TRASFORMAZIONE VASCA DA BAGNO IN PIATTO DOCCIA

IL NUOVO SOFTWARE PER DECIDERE I TURNI SAREBBE SOLO UNA CAUSA DELLE TRECENTO SOPPRESSIONI

Fs: i treni in tilt? Quasi raddoppiato l'assenteismo

Esposto all'Inps: anomalo incremento delle malattie

ROBERTO SCULLI

UN NUCLEO di capitreno, restii ad affrontare qualche sacrificio in più, che hanno fatto aumentare il tasso di assenze per malattia - al netto di riposi e recuperi - dall'otto, nove per cento al quindici per cento. Una protesta bianca, contro cui le Ferrovie dicono di aver agito, inoltrando «formalmente all'Inps regionale e all'Ordine dei medici l'anomalo incremento di malattie, con riferimenti anche puntuali». Nomi e cognomi dei ferrovieri che avrebbero, in soldoni, *bigliato*, per evitare di sottostare alle indicazioni del nuovo programma computerizzato di gestione del personale. Lo stesso contro cui i sindacati si scagliano da settimane: «Compila turni impossibili e a volte perfino fuorilegge», la versione delle cinque sigle, che per questo motivo, e per il rifiuto assoluto di trattare su questo punto, hanno proclamato 24 ore di sciopero a cavallo tra 19 e 20 luglio.

All'origine dello scontro, in atto anche in altre regioni dove il cervello è al lavoro, c'è il sistema Ivu. In pratica un software che, sulla base delle esigenze del servizio ferroviario e dati determinati parametri, de-



La notizia sul software "folle" riportata sul Secolo XIX di martedì scorso

cide quali turni assegnare ai ferrovieri. Ed è stata anche questa novità, secondo i sindacati, assieme alle fisiologiche assenze per ferie e alle croniche carenze di personale, ad aver provocato, nelle ultime settimane, una vera e propria strage di treni. Circa trecento le soppressioni regi-

strate nel solo mese di giugno. Una situazione che è andata normalizzandosi negli ultimi giorni attraverso misure straordinarie. «Per ovviare a questa indisponibilità - fa rilevare ancora Trenitalia - abbiamo attivato procedure di trasferimento di personale da altre regioni (dodici capitreno ndr) e da altre strutture di Trenitalia verso la direzione regionale. Si sono svolti, inoltre, corsi di formazione per specializzare dipendenti di altri settori alle mansioni di bordo».

Per l'azienda, e per il direttore regionale, Enrico Melloni, il problema non è l'Ivu. Ciononostante la protesta di sindacati e lavoratori, raccontata dal *Secolo XIX*, non è passata inosservata. Tanto che da Roma alcuni alti dirigenti Fs si sarebbero fatti sentire, sollecitando una correzione di rotta nelle relazioni sindacali.

«Il software che gestisce i turni del personale - continua Trenitalia - funziona e non ha niente di "folle"». Ancora, contro i lavoratori che da tempo puntano il dito contro turni *tirati* al massimo, anche ignorando le norme che regolano - tra gli altri aspetti - riposi e pause pranzo, Trenitalia sostiene che «il software assegna i turni in assoluta ottemperanza alle regole



Decine i convogli soppressi in Liguria per i calcoli "sballati" di un nuovo software di Fs

contrattuali». Turni che finiscono alle 21 e 30, per riprendere alle quattro di mattina, per l'azienda non sono un problema. Anzi, i ferrovieri si devono abituare, visto che «il nuovo contratto, ormai prossimo alla definitiva ratifica da parte sindacale, modificherà nei termini di maggiore produttività e crescita delle ore settimanali di lavoro, dalle attuali 36 ore a 38».

Chi vuole intendere intenda. E, sempre secondo l'azienda, la maggioranza l'ha già fatto. «E' vero un fatto: il nuovo sistema ha modificato le abitudini del personale, ottimizzando l'impiego ai fini di una maggiore produttività. E Trenitalia apprez-

za lo spirito con cui la gran parte dei dipendenti ha accettato questa novità, continuando a lavorare con serietà, impegno e senso del dovere. Purtroppo, e ce ne dispiace in particolare per i viaggiatori, con cui ci scusiamo, si è anche verificato un incremento improvviso dei capitreno indisponibili, per motivi diversi, a lavorare».

Più chiaro di così. La cancellazione dei treni, arrivata anche a superare la quota di trenta in un giorno, per Trenitalia ha una causa principale: i fanulloni. Quegli stessi che l'introduzione di un'organizzazione del lavoro automatizzata ha fatto emergere.

E invero era stato proprio questo

l'argomento utilizzato dall'azienda nel corso degli ultimi, tesiissimi incontro con i sindacati, per sostenere la bontà del progetto che, con un (ennesimo) inglesismo, viene definito di "crew management". La risposta dei sindacati, che per inciso sostengono come il vero problema, soltanto esacerbato dall'Ivu, sia l'irrisolta carenza di personale, era stata altrettanto decisa: se è vero che le assenze sono aumentate dal 9 al 15 per cento, come fanno 13-14 capitreno in meno (peraltro, solamente a tratti) a mettere in ginocchio il trasporto regionale?

sculli@ilsecoloxix.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

NAPOLI, L'OPERAZIONE CHE HA PORTATO A 18 ARRESTI NATA DALLE DENUNCE INTERNE ALLA COMUNITÀ: «OGNI GIORNO CI MINACCIAVANO CON LE ARMI»

E le mamme italiane chiesero ai clan: «Fate fuori i rom»

I genitori non volevano che i piccoli nomadi andassero a scuola con i loro figli e convinsero i camorristi a incendiare un campo

LUIGI SANNINO

NAPOLI. Una coppia di nomadi di un campo Rom sorto alla periferia orientale di Napoli ha avuto più coraggio delle vittime del pizzo. E ha denunciato boss e luogotenenti di camorra che volevano cacciare i nomadi dalla zona. Con aggressioni che il procuratore aggiunto della Dda di Napoli Cantelmo ha definito «vili e feroci» e che avevano un duplice movente: impedire che i bambini frequentassero le stesse scuole degli abitanti del quartiere Ponticelli ed evitare che la presenza degli stranieri attirasse le forze dell'ordine.

Le indagini, scaturite appunto dal coraggio di un uomo e una donna che non volevano rinunciare all'istruzione dei loro due figli, hanno permesso di smantellare il clan di camorra Casella-Circone e far finire dietro le sbarre 18 affiliati. Devono

rispondere di associazione di tipo mafioso, tentato omicidio, estorsione e danneggiamento seguito da incendio, con l'aggravante dell'odio razziale per alcuni degli indagati.

«Avete tempo tre giorni: se non andate via torneremo e questa volta non ci sarà solo il fuoco: spareremo a tutti, sia grandi che bambini. Non stiamo scherzando». Con queste minacce i camorristi riuscirono nell'intento di cacciare i nomadi, ma soprattutto con due clamorose azioni di forza: prima un'incursione armata con colpi di pistola esplosi in aria, poi con incendio che il 2 dicembre 2010 rase al suolo il campo e soltanto per miracolo non provocò vittime. L'impressione sulla pubblica opinione fu grandissima e gli inquirenti cominciarono a muoversi autonomamente, ricevendo conferme delle pressioni camorristiche dalla denuncia della coppia di coniugi.



L'ULTIMATUM

Ci hanno detto: "Se non andate via vi uccideremo"

COSTEL COSTANTIN
testimone

Ma nel corso delle indagini è venuta fuori una circostanza da brividi: sono stati almeno una ventina i genitori senza precedenti penali, e senza legami apparenti con gente di camorra, a rivolgersi ai boss affinché sui banchi di una scuola elementare non sedessero i loro figli insieme con i bambini nomadi. Dopo avere fatto invano pressioni sul capo d'istituto perché li allontanasse, padri e madri del quartiere avevano pensato di ricorrere alle maniere forti.

Sono state le testimonianze di Costel Costantin e di Mariana Octavian a ricostruire la drammatica vicenda. «Parcheggiarono lo scooter e dopo essere scesi, uno di loro si avvicinò a mia moglie Mariana riferendo con fare minaccioso queste frasi: "Qua nel rione non dovete mandare più i vostri figli a scuola. Se li volete far studiare li dovete mandare lontano da qui". Queste frasi vennero profe-

rite in dialetto napoletano e durante la conversazione lo sconosciuto interlocutore si guardava intorno e gesticolava in modo teatrale per farsi notare dai compagni del campo. Nonostante le minacce non ce ne andammo e qualche giorno dopo, verso le 21, fecero irruzione all'interno del campo cinque o sei persone su tre moto che cominciarono a gridare: "tutti i bambini fuori, tutti i bambini fuori!". Riuscimmo faticosamente a salvare due bambini disabili».

Solo qualche baracca fu risparmiata dalle fiamme. «La mattina successiva» ha proseguito Costantin, Maurizio Virente, uno degli arrestati, «ci avvicinò e disse: "dovete andare via, non vi vogliamo. Per colpa vostra girano troppe forze di polizia. Se non andate via, io e i miei fratelli vi uccideremo". Rimanemmo impietriti e ce ne andammo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CONSORZIO LIGURIA VIA MARE INFO e PRENOTAZIONI: 010256775 e 010265712

Per scoprire la Liguria più bella, segui le vie del mare!!

CINQUE TERRE (Vernazza) - PORTOVENERE
ogni Domenica partenze da Genova (Acquario) alle 09,40 e da Pegli 9,00

FUOCHI ARTIFICIALI DI ARENZANO
Sabato 28 Luglio partenza da Genova (Acquario) alle 21,00

AVVISTAMENTO CETACEI
da Genova (Acquario) Sabato e Martedì alle 13,15. Da Pegli Martedì alle 14,00

SAN FRUTTUOSO E PORTOFINO
da Genova (Acquario) da Lunedì a Venerdì ore 09,40 e 14,00. Sabato e Domenica 09,40 - 11,00 e 14,00 da Pegli Mercoledì e Domenica ore 09,00

Partenze anche da Varazze, Savona, Loano, Laigueglia e Andora

CONSORZIO LIGURIA VIA MARE PER I LETTORI DEL SECOLO XIX **SCONTO DI € 2,00**

5 TERRE - PORTOVENERE

Minicrociera di un giorno per ammirare la Liguria dal mare. Partenze da Savona, Varazze, Genova Pegli e Genova Porto Antico ogni Domenica.

Per informazioni e prenotazioni 010256775 - 010265712

Tagliando non cumulabile con altre offerte. MERCOLEDÌ 11 LUGLIO. Non sono valide fotocopie. Valida fino al 16/09/12

www.liguriaviamare.it

14 MILIONI DI EURO PER ABOLIRE LA PAUSA CAFFÈ DEI FERROVIERI

Il sistemone Ivu doveva garantire più efficienza: è un flop

Trenitalia ottimizza i turni di 16mila dipendenti. Risultato: ritardi e caos per i pendolari
di **Daniele Martini** e **Ferruccio Sansa**

Il ghiaccio polare, la neve da record, tutto vero. Ma la *dé-bâcle* di quest'inverno delle Ferrovie, soprattutto per quanto riguarda i treni regionali e pendolari, è stata causata anche da altro. Sul disastro della circolazione, sui treni cancellati a ripetizione, sui ritardi biblici, ha influito un elemento tutt'altro che naturale, una causa che tuttora pesa negativamente sul sistema ferroviario e sulla vita dei pendolari. Un meccanismo che pochi conoscono al di fuori della cerchia dei ferrovieri e degli addetti ai lavori e che si chiama Ivu.

Ivu è un il nome di un sistema informatico commercializzato dalla Ivu Traffic Technologies Ag e acquistato da Trenitalia a caro prezzo (negli ambienti ferroviari si parla di 14 milioni di euro) con l'obiettivo di "recuperare produttività" del "personale viaggiante", gli oltre 16 mila tra macchinisti e controllori. Detto in altro modo: è un sistema comprato da Trenitalia delle Ferrovie italiane coadiuvata da Tele Sistemi Ferroviari per "risparmiare", cioè per tagliare le pause fisiologiche e i tempi morti di macchinisti e controllori tra un treno e l'altro. Con l'Ivu sarebbe dovuto andare in soffitta il meccanismo dei turni elaborato fino a quel momento e per decenni dagli uffici con meticolosa precisione e affisso periodicamente nelle bacheche aziendali.

CON QUEL metodo, il personale viaggiante sapeva in antichi-

po quali sarebbero stati gli orari e i compiti nei 6 mesi successivi e si organizzava di conseguenza. Ma c'era un ma, dal punto di vista dei capi delle ferrovie: con quel tipo di organizzazione che collegava il lavoro del dipendente alla circolazione di ogni singolo treno, erano ineliminabili piccole frazioni di orario di lavoro "non lavorate", cioè non passate fisicamente sul treno. Per le Ferrovie e in particolare per l'amministratore di Trenitalia, Vincenzo Soprano, era un insopportabile spreco. E infatti sono corsi ai ripari comprando Ivu. Fin da subito la novità ha causato frizioni con i dipendenti e i sindacati perché è venuto fuori che il nuovo sistema incidere sui contenuti del contratto in quanto il ciclo dei turni non sarebbe stato più a cadenza semestrale, ma mensile. L'inconveniente è stato però superato con relativa facilità, con un accordo integrativo senza aumenti di stipendio per macchinisti e controllori.

I guai veri sono cominciati dopo, sul campo, perché Ivu pare funzioni a meraviglia, ma in un sistema ferroviario che a sua volta gira come un orologio svizzero. Non a caso è stato adottato (pare con buoni risultati) proprio dalle ferrovie elvetiche. Calato però nel bailamme delle Ferrovie italiane, dove i ritardi e gli inconvenienti, soprattutto per quanto riguarda i treni regionali, sono all'ordine del giorno, l'Ivu è diventato non una soluzione ma una maledizione moltiplicando le pecche del sistema.

Invece di oliare la circolazione, l'Ivu è stato come una manciata di sabbia lanciata in un ingranaggio che già non girava alla perfezione ed ha finito per complicare tutto non di rado grippandolo. I contraccolpi negativi si sono scaricati in particolare e come al solito sui treni pendolari, mentre si sono fatti sentire meno sui Frecciarossa, Frecciargento e simili, i convogli che ormai ricevono dalle Ferrovie le atten-

zioni e le cure maggiori e in genere sono più puntuali. Di fronte al caos, i sindacati sono insorti e tutti insieme, dalla Cgil alla Uil, da mesi hanno preso a martellare la dirigenza perché trovi un rimedio.

All'inizio i disagi dell'Ivu si sono fatti sentire soprattutto in Friuli e nelle Marche, ma progressivamente tutto il complicato sistema della circolazione degli oltre 9 mila treni è stato influenzato e tuttora i guai non sono stati risolti. Nel frattempo Trenitalia, invece di recuperare produttività e incamerare risparmi, come sperato, ha dovuto mettere mano al portafoglio.

L'IVU È costata cara alle Ferrovie italiane non solo in termini di acquisto, ma per le conseguenze. Per non moltiplicare ritardi e cancellazioni, alla disperata ricerca di rimedi, i dirigenti delle Ferrovie hanno dovuto chiedere ai dipendenti un mare di costosi straordinari. E non è finita, perché grazie anche all'Ivu quasi tutte le Regioni italiane sono insorte contro l'amministratore delle Ferrovie, Mauro Moretti, accusandolo di trascurare treni locali e regionali e di violare in modo marchiano i contratti tra le stesse Ferrovie e le Regioni. Diversi assessori regionali e diversi presidenti hanno detto di voler stracciare le intese pattuite con Trenitalia; si sono un po' calmati solo quando sono riusciti a riscuotere fior di penali. Multe salate, decine di milioni alla volta.

