

TRENITALIA, SPESI 14 MILIONI DI EURO PER ABOLIRE LA PAUSA CAFFÈ DEI FERROVIERI

<http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/07/12/trenitalia-spesi-14-milioni-di-euro-per-abolire-la-pausa-caffe-dei-ferrovieri/291201/>

IL SISTEMA INFORMATICO IVU, ACQUISTATO PER GESTIRE I TURNI DEI 16MILA DIPENDENTI, DOVEVA GARANTIRE PIÙ EFFICIENZA, MA SI È RIVELATO UN FLOP. RISULTATO: TRENI IN RITARDO E CAOS PER I PENDOLARI

IL GHIACCIO POLARE, LA NEVE DA RECORD, TUTTO VERO. MA LA DÉBÂCLE 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 FISILOGICHE 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 ANTICIPO 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 INCIDEVA 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 PECCHIE 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 ATTENZIONI 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 RISCOUTERE FIOR DI PENALI. MULTE SALATE, DECINE DI MILIONI ALLA VOLTA.

[Redazione Il Fatto Quotidiano](#) | [12 luglio 2012](#)



FAST Ferrovie Piemonte e Valle d'Aosta

Via Sacchi, 45 - 10125 Torino

Tel. 0115097310/0116653849 – Fax 0115087000/0116652007 – Tel. FS 95923849 – Fax FS 95922007

E-mail piemonte@fastferrovie.it

