

L'intervista. «Molti treni sono ormai vecchi E mancano ancora 40 macchinisti»



Fortunato Foti

Foti (Cisl): nell'ultimo anno sono state aperte tre nuove direttrici attorno a Varese che hanno peggiorato questa carenza di personale. Soltanto ieri, 75 treni sono stati soppressi

«Sono tanti, e tutti concatenati, i problemi che stanno dietro a quanto avvenuto nei giorni scorsi. Il primo è che l'azienda si è svegliata in ritardo sulle uscite del personale, come i pensionamenti che hanno riguardato molti capotreni e soprattutto macchinisti». A parlare è Fortunato Foti, segretario regionale Cisl - dipartimento contrattuale della mobilità.

Quindi secondo lei è un problema di carenza di personale.

Il sindacato è venuto incontro a Tre-

nord stipulando un accordo di incentivo volontario per il personale mobile: se un lavoratore riduce di una settimana il proprio periodo di ferie e raggiunge quindi un numero di giornate lavorative maggiori di quelle previste, gli viene liquidato un importo economico. Dall'anno scorso, inoltre, l'azienda ha aperto una nuova scuola per macchinisti, ma per la formazione ci vuole tempo. Oggi ci sono i giovani che stanno facendo i colloqui e a luglio dovrebbe iniziare un corso per macchinisti e capitreno che permetterà di avere nuove risorse, per un totale di circa 50 nuovi macchinisti e altrettanti capitreno.

E secondo lei basteranno?

No, ci vogliono altri 40 macchinisti e 70 capitreno. Inoltre alcuni macchinisti hanno abilitazioni per alcuni mezzi e non per guidarne altri; motivo per cui non possono essere utilizzati proficuamente per tutte le linee. E qui arriviamo a un altro problema: molte macchine sono ormai vecchie, ecco il perché delle corse soppresse. E mancano anche i pezzi di ricambio (porte, finestrini, impianti di condizionamento). Ci sono stati accordi per fare tumi rotativi e notturni per la manutenzione, ma molti mezzi sono comunque vecchi.

Per capire: quanto vecchi?

Ci sono 57 automotrici serie 668 che risalgono agli anni '80 e 45 convogli di serie 582 ancora più vecchi, degli anni '70. Nonostante ciò, nell'ultimo anno sono state inaugurate tre nuove direttrici intorno a Varese - come Varese-Malpensa, Varese-Porto Ceresio e Mendrisio-Como - che hanno finito con il peggiorare le carenze di personale. Come risultato, vengono soppressi i treni un po' a macchia di

leopardo in tutta la regione. Ieri, ad esempio, ne sono stati soppressi 75.

Di chi è la responsabilità principale?

C'è stata una grave trascuratezza nella gestione del ricambio generazionale del personale, e questo problema si è accentuato in particolare negli ultimi due/tre anni, ma anche quello gestionale non ha brillato. Oggi con il nuovo responsabile delle relazioni industriali ci aspettiamo una inversione di tendenza nelle relazioni industriali. Fortunatamente, però, sulle biglietterie siamo riusciti ad ottenere un buon risultato.

Quale?

L'azienda ha presentato un progetto di chiusura di 25 biglietterie su 57 esistenti. Noi riteniamo che l'abbandono delle biglietterie non farebbe altro che spostare il degrado sul treno, aggravando ulteriormente il già noto problema della sicurezza a bordo. Come tutti ormai sanno, il personale mobile ogni giorno viene minacciato e subisce continue aggressioni, e questo riguarda anche i pendolari che si trovano a viaggiare in totale assenza di sicurezza. Le stazioni devono avere le biglietterie che sono un presidio sul territorio; in caso contrario diventerebbero terra di spaccio e delinquenza, con tutte le conseguenze sulle strade circostanti dei rispettivi Comuni.

Andrea D'Agostino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

