



## «I conducenti non vogliono più guidarlo»

### **La denuncia parte dalle Rdb. Trieste Trasporti: non ci risulta**

Trieste, 29/08/2006

Trieste - Con il tram di Opicina fermo almeno fino a martedì prossimo, si muovono le polemiche. Innescate, in particolare, dal fronte sindacale. Mentre nelle officine della Cenedese (la ditta veneta che si è occupata dei binari e degli scambi nell'ambito della revisione della linea, ndr) sono in fase di preparazione gli spessori metallici che fra lunedì e martedì verranno applicati in alcuni punti delle rotaie all'inizio della rampa di Scorcola, dalle sigle di base parte infatti un nuovo attacco frontale alla dirigenza della Trieste Trasporti. Oltre ai problemi tecnici che si sono manifestati sotto forma di ritardi, incroci pericolosi e deragliamenti, secondo Willy Puglia, segretario della Federazione trasporti delle Rdb, per il tram - e di riflesso per i vertici di Tt - potrebbe essere imminente una nuova grana, legata in questo caso ad una crescente avversione, di parte del personale, a prestare servizio sulla linea ferrata fra piazza Oberdan e Opicina.

«Diversi conducenti che operano sulla trenovia - tuona Puglia - stanno manifestando l'intenzione di rimettere nelle mani dell'azienda la speciale patente che li abilita alla guida del tram. Preferiscono limitarsi a manovrare i bus su gomma giacché ritengono che, con queste condizioni di orari, di turnazioni e di responsabilità, è impossibile svolgere un servizio in completa sicurezza». Tale scenario - rileva quindi il rappresentante delle Rdb - sarebbe figlio «degli orari impossibili che i conducenti sono chiamati a rispettare, soprattutto in discesa, del controllo supplementare del nuovo carro scudo, che non ha più il macchinista a bordo in quanto automatizzato, nonché della riduzione delle turnazioni da sette a sei». E sarebbe proprio la graduale compressione dei turni di lavoro ad aver già portato in passato sette conducenti a rinunciare alla patente tranviaria. Ora, di autisti abilitati per il tram, ne restano 15. E fra questi qualcuno starebbe per chiamarsi fuori a sua volta, anche se dalla direzione di Tt replicano che «non risulta ufficialmente in essere alcuna istanza prospettata dalle Rdb».

«Alla dirigenza che ci chiama a concorrere alla tutela dell'immagine del tram - chiude Puglia - rispondiamo che, più che all'immagine, preferiamo guardare alla sostanza. E la sostanza dice che è in corso dal 2001, in base al piano industriale dell'azienda, un continuo

smantellamento delle professionalità, fra manutentori, conducenti e personale in genere, che inficia il grado di sicurezza, sia per i lavoratori che per gli utenti».

«I problemi del tram - interviene quindi Stefano Seppi, segretario Cgil alla Trieste Trasporti - non discendono da errori umani, bensì dallo scarso interesse che permane sul versante della sicurezza. Quando un mese fa è stata inaugurata la trenovia rinnovata è prevalso il fattore emotivo, e con esso la voglia di entrare a regime il prima possibile. A nostro avviso sarebbe stato indispensabile, quando il tram è tornato in servizio, un monitoraggio costante sul suo funzionamento, o da parte degli addetti di Tt, o di quelli della ditta che si era occupata della revisione. Nei giorni successivi all'inaugurazione avevamo già riscontrato una media di quattro corse perse ogni giorno, nonostante i tempi di percorrenza molto stretti. Bisognerebbe diluirli, questi tempi, in maniera tale da garantire alla gente sicurezza e certezza degli orari».

«Il tram - conclude Seppi - è un bene prezioso della collettività, che altrove si sarebbe riusciti a valorizzare di più. L'idea nostra è che si potrebbe, ad esempio, diversificarne le finalità, mantenendo cioè a regime le corse ordinarie per i residenti e promuovendo delle nuove, speciali, riservate ai turisti, con tempistiche decisamente meno frenetiche».