

Gruppo FSI: privatizzazione o spezzatino? Sì al modello Poste, no allo sfascio

Il 29 maggio 2014 la Fit Cisl organizzò un convegno dal titolo “Nessuno fermi il treno”. Lo facemmo perché appena appresa la notizia che Mauro Moretti avrebbe lasciato ci siamo subito allarmati. Non certo perché eravamo “governativi”, anzi. I motivi di critica e di scontro dialettico con quell’amministratore delegato sono stati numerosi negli anni. Ci allarmammo perché vedevamo nell’uscita di Moretti un punto di debolezza su una questione che ci sta a cuore da sempre, ovvero il mantenimento del Gruppo integrato. Infatti, alla fine degli anni novanta, Direttive Prodi e D’Alema che provavano già da allora a servire lo spezzatino ferroviario, la mediazione a valle di uno scontro durissimo tra sindacati e Governo fu sul mantenimento dell’unicità aziendale tramite la nascita della Holding che controllasse rete e servizi. Erano i tempi, lo ricordo ai professori che pontificano astrattamente, dove si era in cerca del Napoleone di turno che risanasse i buchi profondissimi di bilancio del baraccone statale. Da allora ad oggi, duole che non faccia notizia, quel baraccone è stato risanato. Punto. Oggi abbiamo l’eccellenza del sistema delle Frecce, destinato ad essere ulteriormente migliorato dall’entrata in servizio dei 50 Etr 1000 comprati dalla azienda senza alcuna sovvenzione pubblica, anche questo dimenticato dai professori mentre pontificano. Certo, ci sono due problemi che ancora bruciano. Il trasporto dei pendolari/servizio universale e quello delle merci. Per entrambi le colpe, però, non possono essere addossate solo a Trenitalia. E’ evidente che finché c’è questo sistema di carenza di risorse e di investimenti, fatte le debite eccezioni, da parte delle Regioni italiane il trasporto pendolare è destinato a non migliorare se non quando entreranno in funzione i nuovi treni commissionati non dalle Regioni ma da Trenitalia. Si pontifica sempre sul fatto che le gare possono migliorare il servizio nel trasporto pubblico locale su ferro. Bene. Quando si fanno? Perché non si esce mai dagli annunci e si fanno gare vere? Secondo noi perché o ci si mettono le risorse che servono o sono chiacchiere. Anche l’esproprio dei beni strumentali o i lotti frazionati che il Professor Camanzi o la Regione Piemonte hanno messo in campo temiamo siano deleteri. Certamente testimoniano una scarsa conoscenza del sistema ferroviario. Aumenteranno i costi e peggioreranno il servizio. Ammesso che trovino qualcuno che sia disponibile, a parità di risorse, a prenderselo il servizio. Se ci sarà, questo qualcuno proverà ad agire sull’unica leva che gli resta: il costo del personale. Così si aprirà una nuova stagione conflittuale in una categoria che ultimamente sciopera solo perché deve difendere la propria incolumità fisica quando va a chiedere il biglietto, nell’incapacità generalizzata di risolvere il problema. Altro che varchi per trovare il mitra ai terroristi!

Fatta questa premessa possiamo dire che il nostro timore circa il cambio al vertice si è dimostrato fondato: la prima mossa del Governo fu di aumentare da cinque a nove i componenti del consiglio di amministrazione, tanto per risparmiare... Poi si è accelerato sulla privatizzazione di quote dell’azienda, seguendo l’onda delle necessità di privatizzare le aziende di Stato per ridurre il debito pubblico. Penso che la cosa, invece, sia più complessa. Siamo in una situazione dove, vedi il caso Enav, si cerca di tirare su qualche soldo perché c’è bisogno di liquidità. Lo possiamo capire. Ma non ci si venga a dire che minare alla base un gioiello come l’Enav o indebolire un soggetto industriale come il Gruppo Fsi per incassare 5-6 miliardi, se va bene, sia un’operazione saggia. Strutturalmente, dopo che quei soldi saranno stati spesi cosa resterà allo Stato? Eppure il disastro della privatizzazione delle autostrade avrebbe dovuto insegnare qualcosa. Sono curioso di conoscere l’opinione dei professori pontificanti a proposito delle concessioni autostradali e del rapporto costi benefici per i cittadini italiani, che sono alle prese, da anni, con tariffe che schizzano in alto ogni capodanno, investimenti realizzati molto meno di quelli pattuiti e con la condizione mediamente pietosa della rete viaria fuori dai caselli, mentre i concessionari si ingrassano.

Non siamo aziendalisti e non siamo contro ideologicamente alla privatizzazione delle Ferrovie. Ma non abbiamo neanche l’anello al naso. E’ dall’uscita di Moretti, con l’invio a Piazza della Croce Rossa

di un Presidente professore, che è apparsa chiara l'intenzione di fare a pezzi l'azienda. Per fare un favore a chi? Non ci vengano a raccontare la barzelletta che è per il bene dei cittadini perché non è vero! La Fit Cisl farebbe volentieri a meno di questa finta privatizzazione che nasconde in realtà altro. E non ci si venga a dire che i guai di Ntv o quelli della ventina di imprese ferroviarie merci sono colpa di Rfi perché è una barzelletta. Non comprenderemo mai perché in Italia venti treni continuo più di novemila. Perché quello che genera valore per lo Stato dev'essere sfasciato? Questo dovrebbero spiegarci i teorici distruttori di una industria che è un punto di riferimento nel panorama economico del Paese. Si deve privatizzare? Bene. Saremo d'accordo a un modello tipo Poste Italiane. Il 40% di tutto il Gruppo e con la partecipazione azionaria dei dipendenti. La rete sarebbe pubblica anche così, visto che il 60% resta allo Stato. O no?

Se invece, ancora una volta, lo scorporo di Rfi è il vero obiettivo per arrivare a dama, allora siamo contrari. Come Sindacato ma anche come Cittadini. Anche perché vorremmo capire, e quando ce lo diranno formalmente ne saremo felici, se poi Trenitalia la si privatizza tutta o, come teorizza Messori, solo alcuni segmenti? Scorporare Rfi dal Gruppo per noi significa indebolire fortemente il trasporto ferroviario italiano, sarebbe un'altra novità inedita nel panorama continentale dopo la concorrenza sui servizi ad Alta velocità. Nessun Paese europeo lo ha fatto e nemmeno ci pensa. Noi dovremmo farlo? A favore di chi?

In sintesi non saremo mai d'accordo su una privatizzazione che lasci i costi del trasporto ferroviario universale, pendolare e merci a carico dei contribuenti e i guadagni delle Frecce in tasca a privati.

Dopo aver sopportato più di vent'anni di ristrutturazioni continue, aver aumentato l'orario di lavoro dei ferrovieri, essere rimasti in sessantamila da un numero quadruplo, avere introdotto un contratto firmato in Confindustria, ecc. non possiamo essere d'accordo sul tentativo di sfascio per l'ennesima privatizzazione dei guadagni e "pubblicizzazione" delle perdite. Come lavoratori e come cittadini.

Giovanni Luciano