

Giovedì 7 giugno, in due incontri separati –il primo con FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TAF SLM, Fast Confsal, il secondo con Or.S.A, Mercitalia Rail ha annunciato che il calo del traffico nazionale del trasporto merci è dovuto essenzialmente (per il 2018) a diversi fattori, *“tra i quali l’indisponibilità della rete, gli eventi climatici avversi e la difficoltà di traffico sulla rete ferroviaria francese”*. A leggere queste dichiarazioni, verrebbe da ringraziare MIR che ci regala finalmente dei sorrisi in questi tempi dove i dipendenti si recano a lavoro con l’elmetto pronti ad affrontare la quotidiana disorganizzazione, ci mancava *“il destino cinico e baro”*!. Come non sorridere infatti di fronte ad espressioni come *“l’indisponibilità della rete”* (l’hanno rubata?), oppure veder dare colpa agli eventi climatici (cavolo! Proprio oggi che volevo andare al mare si mette a piovere!). Che dire invece della trovata sulle difficoltà di traffico sulla rete ferroviaria francese? Mentre i firmatari si fanno raccontare la solita favoletta semestrale senza battere ciglio, è evidente che la realtà è altrove e bisognerebbe uscire dalla blindatura confederale per vedere le carte e la reale situazione. Se infatti consideriamo il trend del trasporto merci su ferro dove l’unico incremento di rilievo appartiene al traffico delle imprese ferroviarie private (incremento del 7%), si capisce molto bene che le cause del calo del trasporto MIR risiedono nelle scelte aziendali -avallate dai firmatari- che mirano all’abbattimento dei diritti, del costo del lavoro e della produzione con continue cessioni. Altrimenti perchè uscire da Trenitalia? Il rilancio sbandierato poco più di un anno fa dov’è finito? Continuiamo ad assistere alla chiusura di impianti equipaggi e manutentivi, ed alla cessione di contratti di trasporto a FerCargo, che ringrazia. Interessante il silenzio-assenso di CGIL, CISL, UIL (avevano firmato la delega alla FAST?) e la differenza tra le note FAST e Or.S.A. Molto elusivo e inconcludente il primo –un reportage degno di un cronista “embedded”- più dettagliato il secondo, senonchè troviamo dei passaggi discordanti sugli impianti manutentivi (Trenitalia sta dismettendo i propri e non internalizza un bel niente) e sugli impianti in genere, dove si pensa giusto a ricollocare il personale degli impianti in chiusura, visto che oramai le aziende quando decidono di chiudere *“non è possibile fare niente”*. Di notai delle decisioni aziendali non abbiamo bisogno e l’unica cosa che non peggiora mai in Mercitalia (e in FS in generale) sono i loro tavoli per incontri in cui il padrone comunica il verdetto. Tutto questo deve non solo far riflettere i lavoratori, ma indirizzarli sull’unica via possibile: quella di tentare di cambiare le cose. *“Essere nel gruppo”*, infatti, non è sufficiente.

**Riflettiamo, è già troppo tardi!**