

FSI: Il piano industriale della privatizzazione

Il 28 settembre è stato presentato a Roma Tiburtina il **piano industriale** 2017-2026 del gruppo FSI. Una presentazione in pompa magna alla presenza del Presidente del Consiglio e del Ministro dei Trasporti a dimostrazione del pieno sostegno politico al progetto “rivoluzionario” - così viene spacciato - di trasformazione dell’azienda FS in una grande Holding della mobilità. Ma i ferrovieri non sono stati invitati, non lo sono mai stati.

Tanti i numeri e i termini inglesi per dare “spessore” all’operazione.

A proposito di numeri pare che l’evento ci sia costato la bellezza di oltre 400.000 euro.

Piano Fs, più gomma che ferro; nel futuro delle Fs più viaggi in Bus: questi due titoli di giornale colgono appieno il significato dell’operazione. Più che un piano di sviluppo e rilancio delle ferrovie si prevede un incremento del trasporto su gomma, non a caso il 70% della crescita ipotizzata avverrà al di fuori del perimetro dell’attuale business.

Nel mare di cifre elencate dai vertici aziendali non troviamo due dati sostanziali: i km/treno che si prevedono di incrementare (se mai ci fosse quest’intenzione) e, soprattutto, manca una previsione della quantità di viaggiatori e merci che si vorrebbero spostare dalla gomma a favore del ferro.

In mancanza di questi due dati il piano industriale appare come l’ennesima politica degli annunci tanta cara al governo Renzi di cui il Cda del gruppo Fsi è diretta emanazione.

Mercitalia: sarà la new co che gestirà il trasporto delle merci con 4000 dipendenti. Il trasporto delle merci su ferro verrà profondamente ristrutturato privilegiando il transito dei grandi corridoi europei. Un’operazione che non rilancia il trasporto delle merci, anzi, lo ridimensiona in un settore già fortemente sbilanciato a favore della gomma, con conseguenze a cascata sulla sicurezza, sull’inquinamento e sulle condizioni di lavoro dovute all’ulteriore privatizzazione. Ricordiamo che i governi che si sono succeduti hanno destinato al trasporto su gomma (più inquinante ed energivoro), incentivi, defiscalizzazioni e finanziamenti mentre il trasporto su ferro ha registrato l’azzeramento di qualsiasi finanziamento da parte dello Stato.

Frecce ed interciti: si prevede la costituzione di una new co – è questa la novità! - per poi quotarla in borsa. La quotazione non potrà essere inferiore del 30% mentre non sono stati fissati limiti massimi. Si prevede un azionariato diffuso rivolto anche ai dipendenti per legare sempre più il loro futuro e la difesa dei diritti all’andamento della borsa, vecchio cavallo di battaglia della Cisl. Silenzio sui servizi base che sicuramente non confluiranno nella new co. E il cui futuro, assieme a quello dei lavoratori, sembra segnato.

Busitalia infatti gestirà anche il trasporto a lunga percorrenza, il cui modello è quello dei vari “flexbus”.

FreccialinK permetterà di raggiungere le stazioni dell’AV con un servizio Bus.

Altra perla del piano industriale è la fusione con Anas, che assieme ad RFI costituirà il polo dell’infrastruttura. Un’operazione senza senso, perché le ferrovie dovrebbero costituire l’alternativa sostenibile alla strada. Non è tra l’altro chiaro a chi verrà accollata la situazione debitoria di Anas e come verrà sostituito il finanziamento che oggi è a cura dello Stato.

Comunque per il futuro polo dell’infrastruttura si prevedono progetti faraonici, a partire dalla *fantomatica* costruzione del ponte sullo Stretto (!!).

In questo quadro i ferrovieri rischiano di essere ulteriormente divisi per portare più agevolmente l’attacco alle loro condizioni di lavoro.

Cosa quest’ultima di cui non sono minimamente preoccupati i sindacati firmatari che, avvallando l’operazione, si apprestano a firmare il contratto della privatizzazione e dell’ulteriore smantellamento dei nostri diritti.

L’unica nota stonata in questo scenario sono i **ferrovieri**, che si ostinano a scioperare e a lottare per la difesa del trasporto inteso come servizio reso alla collettività e contrari alla sua privatizzazione, per il miglioramento delle condizioni dei ritmi e dell’orario di lavoro, contrari al Jobs act e alla precarizzazione del lavoro, per abolire davvero la “Fornero”, per la difesa di salute e sicurezza e della democrazia sindacale.

Una lotta difficile che bisogna continuare, nella consapevolezza che **chi lotta può perdere ma chi non lotta ha già perso.**