ANNI '70. CAPOLINEA

L'editoriale
di Alessandro Bonforti
Presidente C.A.F.I.

E' finita. Sono definitivamente finiti gli anni '70. Con il passaggio dell'ing. Moretti a Finmeccanica, in ferrovia si chiude indubbiamente un'era. Le valutazioni, che sono inizialmente sempre personali, avranno bisogno di un poco di tempo per storicizzarsi. Se il passaggio dall'Azienda ferroviaria autonoma, inserita nel Ministero dei Trasporti, che dava servizio pubblico e costituiva anche un ammortizzatore sociale per l'occupazione, ad Ente pubblico economico dapprima, e a S.p.A. poi, sia stato positivo oppure no, come e quanto, è molto controverso. Certo la situazione è molto cambiata negli anni. Non è un'esagerazione dire che nel '70 eravamo nel pieno di un conflitto sociale che forse non avrebbe potuto comunque sovvertire il nostro democratico ordine sociale, ma avrebbe potuto comportare, se mal gestito, una scia di sangue e rancori ancora più lunga ed insanabile di quella che faticosamente oggi, forse, siamo sul punto di superare. La soluzione consociativa, quella stessa che oggi Renzi e la Camusso " stanno in qualche modo archiviando", sembrò allora funzionare. L'ing. Moretti stesso, paradigmaticamente, passò da allora e successivamente, dal vertice della Filt-CGIL a quelli sempre più elevati delle ferrovie. Poi l'emergenza fu superata e gli alti costi sostenuti per mantenere la pace sociale vennero al pettine. Oltre al fatto che a questi costi si era aggiunto, inesorabilmente e tristemente, il sovrapprezzo italiota delle tangenti individuate dal pool "mani pulite".

Certo, quello che le ferrovie avevano costituito fino agli anni '80 in termini di occupazione (ammortizzatore sociale), lo hanno continuato a costituire successivamente in termini di appalti e lavori. Migliaia e migliaia di persone hanno lavorato nei cantieri ferroviari in questi anni, ed in special modo, dagli anni '90 fino ad oggi in quelli dell'Alta Velocità e la TAV. Sotto le mani potenti degli investimenti, del lavoro, del conseguente benessere, intere zone d'Italia sono cambiate e sono migliorate. Quei soldi hanno costituito un volano economico che gira ancora. Ed in più, c'è rimasta "agli atti" un'opera civile fondamentale, che ora tutti si "spendono" dopo averla avversata per anni. Qui andrebbe fatta una dotta e fondamentale distinzione, fra spese correnti (nelle quali c'è il personale impiegato) e spese in conto capitale (lavori in opere civili, appalti relativi, ecc.). Ed ancora di più, fra spese sostenute dalle ferrovie (in tutte le successive forme societarie che vi si sono succedute) e spese sostenute dallo Stato. Ed ancora di più (e la discussione è ancora aperta) fra spese che rientrano nell'obbligo del pareggio di bilancio europeo e quelle che, riguardanti accrescimenti infrastrutturali mirati allo sviluppo, ne possano essere escluse. Ma tant'è, che il periodo tra 1986 e il 1992 fu per le FS uno tra i più difficili nella propria storia, date le profonde trasformazioni strutturali e organizzative. Queste implicarono una riduzione del personale a meno della metà (da 220.000 unità a 68.000 di oggi, in circa 30 anni!). Nel 1992 nacquero le "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per azioni", e presto si provvide a scorporare l'esercizio del trasporto dalla gestione e costruzione delle infrastrutture (vedi Direttiva 440/91/CEE) anche già in vista della articolazione delle spese, secondo la futura sostenibilità e pareggio di bilancio (il personale si conteggia e quindi, non essendoci denaro, andava ridotto, gli appalti invece accrescono il valore del patrimonio e quindi lo Stato li paga, l'Europa li approva e quindi "si possono fare").

Per leggere il seguito dell'editoriale, collegarsi a Facebook - Redazione CAFI oppure aprire il QRcode riportato a fianco

Facebook
AFCAFI