



USB - Area Stampa

La “panchina corta” e strapagata dei manager ferroviari e la lunga strada della giustizia penale e sociale



Roma, 27/06/2026

La nostra nota avversione alla galera, per ovvi motivi di classe che non siamo qui a ribadire, non ci impedisce di ritenere fin troppo attenuata la pena della reclusione a cinque anni, confermata ieri dalla Cassazione, all'ex amministratore delegato del Gruppo FSI Mauro Moretti, per il residuo reato di disastro ferroviario nel processo per la strage di Viareggio del 29 giugno 2009 (32 persone rimaste uccise nelle loro case o per strada, nell'incendio provocato dal gas GPL fuoriuscito da uno dei 14 carri cisterna del convoglio ferroviario deragliato presso la stazione di Viareggio).

Processo durato diciassette anni, durante i quali, per le manovre dilatorie delle difese degli imputati, sono caduti in prescrizione più capi di imputazione che, giudicati opportunamente, avrebbero sicuramente reso maggiore giustizia ai familiari delle vittime e all'intera cittadinanza lavoratrice del Paese.

Ma tant'è: se la realtà del potere ancora derubrica il precetto giuridico della Legge è uguale per tutti a norma che vale fino a un certo punto, (cit.), prendiamo atto di quanto resta di questo lungo e doloroso processo come di un avamposto conquistato dalla dura lotta di resistenza dell'associazione di familiari il Mondo che vorrei e delle altre associazioni militanti della città e dei ferrovieri, da cui far proseguire l'iniziativa politica e sindacale per la rivendicazione di reali tutele per la salute e la sicurezza dei lavoratori e dei cittadini tutti.

Restando in tema di potere e di amministratori delegati, ieri è stata pure la giornata delle

dimissioni della.d. del Gruppo FSI Stefano Donnarumma che, nel ruolo di capro espiatorio per il dissesto del servizio ferroviario italico, si porta in banca 1,5 mln di euri, e forse più, di buona uscita.

Ma non è il trasferimento di cotanta finanza pubblica nelle casse private di questo o quel manager che interessa principalmente, quanto capirne il perché.

E qui si torna ai manuali dello smantellamento degli apparati produttivi pubblici a vantaggio della speculazione economico/finanziaria dell'intrapresa privata con annesso abbattimento delle tutele per le lavoratrici e i lavoratori dei settori interessati.

Per quello ferroviario abbiamo a disposizione un vero laboratorio di riscontro di tale manualistica, dove, il Donnarumma ha potuto solo cimentarsi nel rilancio di politiche già garantite, al padronato organizzato, da una lunga sfilza di suoi predecessori.

Un assetto industriale come le Ferrovie Statali, in cui erano impiegati oltre duecentomila lavoratori, ridotto, da una riserva di manager strapagati, a unaggregato di società che garantisce la penetrazione dei grandi gruppi di investimento privato nei propri gangli organizzativi e produttivi, esponendo l'intero sistema ai loro criteri di speculazione economica e finanziaria.

Un servizio pubblico, quello ferroviario, da anni nel mirino dell'opinione pubblica per le disavventure che vi possono capitare quotidianamente nella vita da pendolari o anche da occasionali viaggiatori.

Ma è soprattutto il progressivo deterioramento delle condizioni di lavoro e di sicurezza che impattano frontalmente sull'interesse pubblico, innescando un meccanismo di causa/effetto a tutto danno della sfera economico/sociale del Paese.

I ferrovieri sono in stato di mobilitazione e agitazione permanenti da più di due anni per la rivendicazione di effettive tutele per la loro salute e sicurezza sul lavoro, denunciando il potenziale pericolo che il disagio delle loro condizioni di lavoro si possa riversare negativamente sulla stessa produzione del servizio.

Due anni di scioperi fortemente partecipati contro la stipula di contratti e accordi di settore a perdere che, come quello per la riorganizzazione della manutenzione infrastrutture di RFI del 10 gennaio 2024, stanno stravolgendo la resistenza dei lavoratori e stanno evidentemente danneggiando la capacità organizzativa e produttiva delle aziende; mentre da più di dieci anni gli stessi ferrovieri si vedono negato il diritto di eleggere proprie rappresentanze sindacali e per la sicurezza.

Dunque non sarà un manager della provvidenza a restituire al sistema ferroviario italiano la sua dignità sociale, tanto più se si continua a convocare da quella che lo stesso Donnarumma ha definita la panchina corta di chi può dirigere le ferrovie (il nostro dio ci

scampi pure dalla riproposta maggiorata dell'attuale a.d. di Trenitalia Giampiero Strisciuglio alla guida del Gruppo FSI: ci pare già troppo sia ancora in ballo in pendenza del giudizio penale che lo riguarda per la strage di Brandizzo), ma la protratta lotta dei ferrovieri che noi continueremo a promuovere e a sostenere, per ristabilire adeguati rapporti di forza verso il potere combinato politico/padronale/sindacale-complice.

In conclusione, proprio in tema di assetti di potere, non possiamo non riservare un pensiero al ministro Matteo Salvini; un pensiero molto determinato dalla nostra valutazione del suo operato, anche, nel dicastero Trasporti e che per motivi di tempo e di spazio non siamo qui a ri-illustrare; un pensiero che in sintesi dice: DIMISSIONI SUBITO!

Roma 26 giugno 2026