

Una situazione sempre più critica per Mercitalia Rail

Noi della Uiltrasporti, nel vedere lo stato attuale in cui versa Mercitalia Rail, proviamo angoscia, tanto più se pensiamo al suo futuro.

Le pur tardive immissioni di personale (Macchinisti e TpT) non hanno risolto le carenze strutturali ed il *caos estivo* è stato sotto gli occhi di tutti. Siamo rimasti Cassandre inascoltate e le assunzioni fatte sono state un bicchiere d'acqua sottratto all'oceano delle carenze di personale.

La Uiltrasporti da tempo aveva esternato le proprie preoccupazioni rispetto alla mancanza di personale; lo avevamo fatto in tempi non sospetti ma purtroppo non siamo stati ascoltati.

Al contrario, più di una volta l'AD di MIR aveva evidenziato che era *impensabile* assumere macchinisti senza che gli stessi avessero una piena utilizzazione come se i pensionamenti e la ripresa del traffico fossero elementi che non si sarebbero abbattuti come un uragano sulle traballanti fondamenta di MIR. Dopo poco tempo da tali affermazioni, sono state emanate ricerche per Macchinisti esperti che hanno portato ad oltre 100 assunzioni e successivamente è stato avviato il reclutamento di Tpt esperti attraverso una ricerca dal mercato esterno al GFSI. Le domande a questo punto sono lecite: a MIR sono a conoscenza di ciò che succede realmente nella propria azienda? Esiste un progetto, un'idea, una visione di medio e lungo periodo in questa azienda? Come riuscirà il management a convincere i clienti a rinnovare i contratti in scadenza a settembre dopo i molti danni che gli stessi hanno subito in questi ultimi mesi? Quali motivazioni verranno fornite al Polo ed alla Holding del GFSI per la mancanza di introiti? A Chi addebitare queste inefficienze in termini economici e gestionali? al personale? alla normativa di lavoro troppo rigida? Il personale di MIR ha già ampiamente subito, con la speranza di un futuro migliore e di una competizione ad armi pari con le altre IF, allentamenti normativi con i precedenti contratti di lavoro.

Infatti anche grazie ai sacrifici fatti dai lavoratori si era arrivati negli anni scorsi ad un risultato di bilancio vicino al pareggio e le previsioni erano ottimistiche.

Invece ci ritroviamo di nuovo con gli spettri grigi del passato della ex Divisione Cargo: investimenti dimezzati, organizzazione del lavoro stravolta e pessimi risultati di bilancio.

Cui prodest?

La nuova organizzazione ha drammaticamente dimostrato la sua inadeguatezza: tagli alle postazioni indispensabili al governo del prodotto treno, impossibilità di comunicazione del personale con i gestori, treni accantonati, costi aumentati come ad esempio per la pessima gestione del servizio di prenotazione delle strutture adibite agli RfR.

Una massima attribuita ad Andreotti recita che *a pensare male si fa peccato ma spesso ci si azzecca!* E' ci sovviene un pessimo pensiero: forse c'è chi anela di relegare MIR al ruolo di *vaso di coccio tra i giganti di ferro* delle altre Imprese lasciandole uno spazio marginale tra i player del mercato ultra concorrenziale del trasporto ferroviario merci.

Speriamo che presto il *dossier merci* venga analizzato dal nuovo vertice del GFSI con lo scopo di fare piena luce sugli errori e ricercare le indispensabili soluzioni per evitare la crisi irreversibile del brand.

Roma 2 settembre 2021

Uiltrasporti Nazionale