

Impressiona l'impudenza con cui governo e consigli di amministrazione vari hanno subito affermato che la condanna di Moretti per la strage di Viareggio non implica minimamente la sua rimozione dall'incarico di AD di Finmeccanica-Leonardo, perché sarebbe la manifestazione di una mentalità "populista", termine idiota con cui si liquida tutto quel che non piace a "lor signori". In realtà è questa mobilitazione al fianco di Moretti che è la manifestazione di una lucida solidarietà di classe. La retribuzione dei super manager, oltre a prescindere totalmente dai risultati delle aziende che dirigono, comporta una specie di assicurazione che ha come premio l'impunità. Come accade ai militari delle potenze imperialiste per i loro "effetti collaterali": dai piloti statunitensi che si divertivano a passare sotto i cavi della funivia del Cermis, ai "nostri due eroi" che giocavano al tirassegno sui pescatori scambiati per pirati del Kerala. Tutti liberi.

Ogni tanto una sentenza fa rumore, perché sembra rendere impraticabile la strada scelta da tutti quelli che hanno risorse da impiegare: un poderoso collegio di difesa che garantisca la prescrizione in poco tempo. Ma comunque, da anni e anni, non c'è un manager o padrone assassino che finisca in galera (al massimo, per qualche tempo, ottiene i domiciliari nella sua villa con piscina), e sempre, già in Appello, se non nella suprema corte di ingiustizia, la Cassazione, si trova il modo di far cadere le accuse più gravi.

Questo lo hanno capito quasi tutti i familiari delle vittime di Viareggio, e a maggior ragione i parenti dei morti dell'Eternit, della Thyssen, della Moby Prince venuti a manifestare la loro solidarietà al momento della sentenza di Lucca. Ma non basta denunciare solo la nota indulgenza di tanti magistrati nei confronti dei potenti, e che si è manifestata anche con la riduzione della pena per Moretti da 16 a sette anni, che prepara un'autostrada per la prescrizione.

Occorre una decisa e incessante campagna contro l'insensatezza di una politica che da

almeno tre decenni sta distruggendo vite attraverso il taglio dei controlli e delle misure di sicurezza. Non solo nelle ferrovie “normali” trascurate a beneficio dei TAV, non solo in fabbriche come l’ILVA, o nelle adiacenti città avvelenate, ma in tutte le attività un tempo controllate dallo Stato, a partire dalla sanità pubblica. Bisognerebbe cacciare (possibilmente in galera) tutti quei politici (soprattutto della ex sinistra) che hanno millantato i benefici delle privatizzazioni, e le hanno praticate spezzettando aziende un tempo redditizie svendendo a capitalisti parassitari i settori migliori e scaricando sul servizio pubblico il costo dell’obsolescenza degli impianti.

Esempio recentissimo: lo spezzettamento dell’ENEL, che ha avuto come sottoprodotto l’abbandono senza luce (e quindi spesso anche senza l’acqua, che non funziona senza pompe elettriche, ecc.) di molte migliaia di abitanti delle zone terremotate e colpite da grandi nevicate.

Ma che dire delle poste, che non funzionano più come tali, e si sono lanciate in operazioni bancarie e finanziarie truffaldine (a danno di poveri pensionati) e li hanno letteralmente derubati? Che dire delle ferrovie, sacrificate al settore ad Alta velocità, e impegnate contemporaneamente in operazioni di acquisizioni di stampo imperialista in Grecia, con l’acquisto della compagnia ex statale Trainose? E che ci stanno a fare le FS italiane in Perù o in Iran, mentre sacrificano i pendolari italiani?

Non sono casi isolati: in un’intervista rilasciata a LIMES da Renato Mazzoncini, AD di Ferrovie dello Stato Italiane (il successore di Mauro Moretti), si vanta oltre che del buon affare fatto in Grecia, anche di altro:

“Valutiamo importante qualunque opportunità di business nel Vecchio Continente, in particolare nell’ambito dei servizi di trasporto. Quest’anno abbiamo aumentato la nostra presenza in Germania tramite gare vinte da Netinera Deutschland GmbH (partecipata al 51% da FS, nota di Limes). Nel Regno Unito abbiamo aperto Trenitalia UK, che ha da poco raggiunto un accordo con National Express Group PLC per l’acquisizione da parte di Trenitalia della totalità delle azioni della società National Express
Essex
Tameside...”

Eccetera, eccetera... L’intervista, raccolta per Limes da Lucio Caracciolo e Giorgio Cuscito, è esemplare per il candore di questo potente manager. [\[1\]](#)

La mia reazione non è certo l'indulgenza per la persona di Mauro Moretti, ma si basa sul rifiuto di considerarlo il capro espiatorio per tutto. Non si tratta di cercare le responsabilità di un singolo: c'è una vera casta di manager che va identificata come il principale nemico. Moretti è apparso particolarmente odioso sia per le ciniche dichiarazioni che volevano minimizzare e banalizzare la strage, sia perché ha fatto le sue prime esperienze come sindacalista CGIL, e le ha messe poi al servizio del grande capitale. Ma non basta e non serve prendersela solo con lui, è tutto il sistema capitalistico che va spazzato via, con tutti i suoi complici nel sindacalismo di regime. (a.m.)

[\[i\]](#) L'intervista è apparsa ne numero 1/17 di Limes dedicato a *Cina-USA. La sfida*.