

**Mauro Moretti.** Dalle Ferrovie a Finmeccanica. Ma ora il manager di Stato si ritrova sotto assedio

# “Sì, in quei giorni sono stato troppo duro ma l’ho fatto solo per salvare l’azienda”

**MARCO RUFFOLO**

ROMA. «Il suo grande limite? Mettere da parte sempre e comunque il lato umano di ogni vicenda, limitarsi a parlare di tecniche, di efficienza, di organizzazione produttiva. Ma pensare che lui sia il responsabile di quella immensa tragedia, no, non lo crediamo». I vecchi sindacalisti con i quali Mauro Moretti incrociava le sciabole durante i lunghi anni al vertice di Ferrovie oggi lo difendono. E lo accusano semmai di insensibilità: quelle due parole pronunciate in audizione al Senato pochi mesi dopo il disastro — «uno spiacevolissimo episodio» — suonano ancora come un’offesa alle trentadue famiglie travolte da un lutto inconcepibile. Anche se furono estrapolate da un discorso in cui si parlava di «vicinanza» ai parenti delle vittime. Da allora fu un crescendo di insofferenza delle comunità locali nei suoi confronti, e dalle feste Pd agli stadi di calcio salì forte la richiesta di dimissioni.

La notizia della condanna, Moretti la apprende nel suo ufficio romano di Piazza Montegrappa, sede di Leonardo-Finmeccanica, la società che guida dal 2014. I giudizi sul processo sono affidati ai legali. E lui non aggiunge una sola parola. Ma l’ex patron di Rfi prima e di Ferrovie poi non può non ripensare alle reazioni che ebbe nei giorni e nei mesi dopo il disastro. «Reazioni forse troppo dure», confes-

sa ai suoi amici più cari: «Ma di fronte a quella tragedia decisi di avere un atteggiamento molto forte per tenere insieme una società smarrita, incerta sul da farsi».

La durezza, del resto, sembra essere una costante caratteriale nella vita e nella carriera di questo indecifrabile self made man. Un’umile famiglia riminese alle spalle, lo studio accanito fino alla laurea in ingegneria

Aveva definito la strage “uno spiacevolissimo episodio”, scatenando l’ira delle famiglie

elettrotecnica, poi l’ascesa fino alla dirigenza. Diventa anche uno dei più ascoltati sindacalisti. Duro ma responsabile. Tanto che uno dei supermanager di Fs che si succedono durante gli anni ’80 tra un disastro finanziario e l’altro gli dà un consiglio: «Lei dovrebbe stare dalla nostra parte». «Forse fu quella frase a convincermi», raccontò poi Moretti. Così inizia il suo lungo viaggio al vertice di Ferrovie. E quel gigante malato, roso da oltre 2 miliardi di perdite, pieno di inefficienze, superpolitizzato e supersindacalizzato, diventa un colosso capace di fare utili, di investire in infrastrutture e tecnologie. Anche se con l’aiuto dello Stato a garanzia del servizio universale. Anche se con

una forte riduzione dei dipendenti. «Ventimila in meno - ricordano i suoi ex avversari del sindacato — noi ovviamente eravamo contrari, ma sapevamo che il taglio andava di pari passo con un rafforzamento della struttura aziendale, ed per questa ragione che non vi furono scontri epocali».

Poi negli ultimi anni scatta il feeling con Matteo Renzi («fa bene a rendere il lavoro più flessibile, la sinistra intransigente è fuori dalla storia»). E arriva il salto alla guida della società pubblica più strategica, Finmeccanica: difesa, aerospazio, sicurezza.

Renziano, sì, ma sbaglierebbe chi pensasse a Moretti come un frequentatore di salotti mondani o di corridoi ministeriali. Il suo stile di lavoro è fatto di rigore con se stesso e con gli altri, di decisioni rapide e solitarie. Solo e unicamente nel nome dell’efficienza. I suoi dipendenti lo dipingono quasi come una sorta di moderno Savonarola. Alla guida di Ferrovie cancella subito le auto blu da 90 mila euro, le carte di credito aziendali e altri benefit. Lo stesso fa in Finmeccanica, seguendo una specie di decalogo dell’austerità aziendale. In entrambi i casi manda una lettera ai dirigenti chiedendo se abbiano parenti nelle società del gruppo.

«Certo, non usava i guanti bianchi — raccontano i sindacalisti — era spigoloso, a volte scontroso. Usava i concetti come rasoiate, al limite della pro-

vocazione, agiva in modo sbrigativo senza badare alle buone

I vecchi compagni di sindacato: “Era spigoloso, a volte scontroso. Sì è fatto molti nemici”

maniere. Di nemici se ne sarà fatti sicuramente molti». E molti ricordano ancora il suo consiglio ai viaggiatori di fronte ai disagi provocati da fortissime nevicate nel 2010: «Si portino sul treno panini e coperte». O ricordano quando, nel mezzo della guerra contro Ntv, fece costruire una cancellata di due metri che impediva ai passeggeri di Italo di raggiungere il treno direttamente dalla biglietteria. Non si tirò indietro per sfruttare una lunga posizione privilegiata: quella di essere nelle ferrovie al tempo stesso uno dei due giocatori e l’arbitro.

Lavoratore indefesso, anche per venti ore al giorno: di fronte a un problema grave sulla rete, i dipendenti se lo vedevano piombare all’improvviso nella sala controllo di Piazza della Croce Rossa, anche alle tre di notte. «Amava controllare ogni dettaglio, raccontano i dipendenti — Era inflessibile contro ogni segno di sciatteria». E quante volte avrà pensato a quel maledetto paletto contro il quale si infranse il vagone-cisterna pieno di Gpl, scatenando l’incendio e togliendo la vita a 32 persone.