

LE INTERVISTE DI PERNA / **MAURO MORETTI**

L'ex Cgil tutto d'un pezzo licenzia anche i compagni

L'ad delle Ferrovie: «Ho trovato due miliardi di perdite, ora siamo in attivo. Marx? Oggi direbbe che i problemi sono altri»

di **Giancarlo Perna**

■ «Moretti», si presenta Mauro Moretti e mi fa entrare nel suo ufficio di ad delle Ferrovie. Lo studio ha le dimensioni di un ippodromo. A un estremo, l'austero scrittoio. Moretti lo considera però l'angolo delle scartoffie e non lo usa mai. All'altro, il tavolo delle riunioni dove al contrario si prendono le decisioni. Mi fa cenno di sedere e dice: «Io sto sempre qui». E sottintende che lui è uomo del fare.

In apparenza, Moretti è il genere mastino. Le sue strette di mano, se va bene, lasciano il segno per 24 ore. Sulle guance ha due solchi intagliati con l'ascia e quando parla dei suoi progetti ferroviari, ti pianta gli occhi addosso per vedere se capisci. Ma se poi seiti a fargli un paio di domande sulla sua vita, abbassa virginalmente lo sguardo, mormora «sono schivo» e diventa una mammoletta. Ho lavorato di tenaglie per tirargli fuori queste quattro cose.

È nato a Rimini 55 anni fa. A un anno e mezzo è rimasto orfano di padre e la famiglia era povera in canna. «Ho cominciato a lavorare a 11 anni al pattinaggio comunale. Pulivo la pista, allacciavo le scarpe, lucidavo i pattini. Poi, com'è nella mia natura, ovunque abbia lavorato, ho fatto la mia piccola carriera. Così, sono diventato maestro di pattinaggio». Qualche anno di salti e piroette, poi gli studi. «Mi sono mantenuto con il presalario. Iscritto a Ingegneria a Bologna, ho scelto la specializzazione ferroviaria solo perché le Fs davano la borsa di studio più appetibile: un salario e biglietti gratis. Per vincerla ho fatto quattro esami in più. Dopo la laurea, nel '78, ho scelto di entrare nelle Fs. Per due ragioni: pagavano, meno di altre offerte, ma abbastanza e, soprattutto, mi

consentivano di restare a Bologna».

Adesso è a Roma da un pezzo e da 31 anni alle Ferrovie. Da due è amministratore delegato. Alla fine degli '80 ha avuto una parentesi come segretario nazionale Cgil del settore (caso unico di sindacalista che comincia dal vertice), non solo perché era comunista, ma per non sottostare a Ludovico Ligato, l'ad Fs dell'epoca (poi assassinato in Calabria). «Quel periodo fu una vergogna. Uno scandalo continuo: dagli appalti, alle "lenzuola d'oro". Uscito di scena Ligato, Moretti ha fatto ciao ciao alla Cgil ed è disinvoltamente tornato dirigente ferroviario fino agli attuali fasti. Oggi, si vanta di non avere l'autoblu, ma un suo macchinone, bianco antipolvere, col quale si inerpica nei weekend sui dirupi di Mompeo, in quel di Rieti, dove ha una seconda casa. Qui, nei ritagli, fa il sindaco del villaggio e coltiva trecento ulivi che sfronda arrampicandosi sui rami con l'agilità dell'ex pattinatore artistico.

«Prima che al solito si elogi da sé, le do atto: la Tav Rm-Mi in tre ore è una meraviglia», gli dico liquidata la parentesi intima.

«Mi inchino al riconoscimento di un utente. Possiamo migliorare. Ma già oggi la nostra Alta velocità è tra le migliori dell'Ue».

«Potevano già riuscirci i suoi predecessori o sono cose solo da lei?».

«Chiunque abbia la competenza può farlo. In passato, non si è capito che c'era bisogno di persone del settore. La polivalenza manageriale non paga».

«Se dicessi che gli altri ad hanno rubato lo stipendio sbaglierei?».

«Se a un manager che ha fatto bene altrove vengono offerte le Ferrovie, può credersi capace di gestirle. Al dunque, non è così. Due anni fa, quando le ho prese in mano io, eravamo sull'orlo del crac: due miliardi

di perdite l'anno; nove miliardi di debito. Nel 2008, abbiamo avuto 20 milioni di attivo. Ma resta il debito progressivo».

«Come uscite?».

«Più ricavi, meno costi. Qui, in sede, avevamo un grande spazio occupato dalle autoblu. Le ho eliminate e fatto la mensa aziendale. Due anni fa, tra i ferrovieri c'era scoramento. Oggi, sono orgogliosi dell'azienda».

«Uno dei suoi predecessori va però salvato: Lorenzo Necci. La Tav è una sua creatura».

«La Tav non è né sua, né mia. L'idea nasce negli anni Sessanta, ma ha vivacchiato. Necci la rilanciò molto bene. Quelli che erano solo dei segni sulla carta, con lui sono diventati un vero progetto. Io ho dato un'accelerazione».

«Ci voleva un altro romagnolo con l'iniziale M per fare arrivare di nuovo i treni in orario?», dico alludendo a Benito da Predappio.

«Quello è un uomo che sta nella storia. Io, al massimo, nella cronaca. Effettivamente abbiamo una puntualità a livello Ue. Meglio noi della rinomatissima Svizzera».

«Per ironia della sorte, lei cagliari ex pci, sta dando lustro all'odiato Cav che potrà farsi bello con Tav, puntualità, ecc.».

«Il Paese vuole servizi efficienti. Non mi interessa a chi va il lustro, destra o sinistra. Io tengo lontane le Ferrovie dalla politica. Faccio impresa e do servizi solo se remunerativi. Se la politica vuole altro, paghi».

«I convogli locali fanno ribrezzo».

«Ci vogliono mille treni in più, ma mancano le palanche. Le Regioni-Lombardia e Lazio in testa che hanno i problemi maggiori- dicano cosa vogliono. Tirino fuori i soldi e io gli do il servizio richiesto».

«I pendolari sono furiosi».

«Se la prendano con i Governato-

ri, non con l'azienda».

«Considera vinta, sulla Rm-Mi, la concorrenza con Alitalia?».

«Per vinto non do mai niente. Ma coi Frecciarossa la gente comincia a capire. Ho fatto una stella di itinerari, con centro Roma, i cui si arriva in tre ore e 59 minuti. Milano (con fermate a Firenze e Bologna), Genova, Lamezia Terme, Bari, Verona e Venezia».

«Perché proprio 3 h 59?».

«Perché sotto le quattro ore vince il treno. Sopra, ha la meglio l'aereo. Per Lamezia e Bari ho inaugurato la Frecciargento, treno di ultima generazione», si alza, va nell'altra stanza e torna con un modellino della Frecciargento. «Per lei», dice. Colto alla sprovvista, respingo il dono. Lui ci resta male, mormora «mi dispiace» e io mi pente. «Lo accetto», dico. «L'ha presa nel modo giusto», replica sollevato.

Le sue prossime mosse?

«Rafforzare la Tav Rm-Mi. Oggi, nelle ore di punta, c'è un treno ogni quarto d'ora. Li aumenteremo, soprattutto dopo le 20. Abbiamo sfidato la Francia offrendo di portare la nostra Tav da loro. Aspettiamo risposta. I cinesi ci hanno dato il titolo di prima Tav del mondo. Gli venderemo il nostro sistema, l'Etcs, il migliore esistente».

Il Sud resta uno strazio quasi ovunque.

«Ho tre sogni. Il valico appenninico tra Napoli e Bari che porterà la percorrenza a 1 h 40. Quello tra Batipaglia e Sapi con cui si farà la Roma-Lamezia in 3 h 30. Superare la dorsale siciliana per unire in 1 h 20 Palermo con Catania e con altri 40 minuti, Messina».

Costi?

«Ragionevoli: 14 miliardi. Poi, il Sud è a posto».

Lei, ex Cgil, ha sbattuto fuori il macchinista Dante De Angelis

per avere denunciato che gli Etr 500 si spezzano.

«Ha detto due falsità: che manca la manutenzione e che ne va della sicurezza. Allarme infondato che ha incrinato il rapporto fiduciario tra De Angelis e l'azienda».

Come stiamo invece a sicurezza?

«Primi in Europa. I secondi hanno 50 per cento di incidenti in più. I tedeschi, il cento per cento. Abbiamo i sistemi di controllo più avanzati del mondo, per treni a 360 l'ora».

Non a caso, gli egiziani ci hanno chiesto dieci dirigenti che ora sono ai vertici delle ferrovie del Cairo, compreso un vicepresidente».

Sul licenziamento, il compagno Paolo Ferrero ha detto: "È una vigliaccata".

«Anche i compagni sbagliano». **Sul macchinista non torna indie-**

tro?

«È licenziato».

Che direbbe la buonanima di Marx?

«Oggi, i problemi sono altri. Il mondo è globale».

Vuole licenziare 9.000 macchinisti, riducendo a uno i piloti del treno. Se a quell'uno gli viene un coccolone?

«Il treno si ferma automaticamente. Gli altri Paesi ne hanno già uno, senza avere la nostra sicurezza».

Riceve minacce?

«No».

Tra breve arriva Montezemolo alleato dei francesi. Che potrà dare di più?

«Parlano di un treno raffinato con poltrone Frau».

Li teme?

«Felice della concorrenza. Noi abbiamo la carrozza ristorante, loro

serviranno con i vassoietti».

I treni montezemoliani avranno il buffo nome di Italo.

«Coda di paglia: sono fatti in Francia».

Lei ha fama di angariare i sottoposti.

«Esigentissimo con me stesso, pretendo dagli altri. Ho spesso con i miei rapporti di amicizia. Può accadere perciò che mi accalori e sia ruvido. Se sono freddo, è perché non stimo. È un fatto che, quando cambio lavoro, molti vogliono seguirmi».

Orfano di Veltroni?

«Mi è bastato di esserlo di mio padre. Da allora, sono molto indipendente».

Il suo amico Epifani si isola. Condivide?

«Non so perché lo faccia. L'unità

sindacale è un valore. Lama la metteva al primo posto».

Con i suoi ministri di riferimento, Tremonti e l'ex An, Matteoli, come va?

«Concreti e intelligenti, parliamo la stessa lingua».

Sente più vicino il governo del Cav o quello Prodi che l'ha fatto ad?

«Entrambi mi hanno dato una mano a risanare le Ferrovie».

Pensa di restare ad a vita?

«No, si perde tensione. Due mandati sono l'ideale per completare il ciclo. Scaduto il primo, spero in altri tre anni».

Poi?

«Auspico un successore interno. Stiamo allevando giovani. Tra loro, ci sono altri Moretti», dice e chiude come aveva cominciato: citando il suo nome.



Tagli

**Treni sicuri
con 9mila
macchinisti
in meno**



Epifani

**Si isola e così
sbaglia. Lama
non lo avrebbe
mai fatto**

Chi è

Dai pattini ai binari

Mauro Moretti è nato a Rimini nel 1953. Rimasto orfano di padre a un anno e mezzo, ha cominciato a lavorare prestissimo: prima come maestro di pattinaggio artistico, poi nelle ferrovie, delle quali è amministratore delegato dal 2006.



Governi

**Sia Berlusconi
che Prodi mi
hanno aiutato
a risanare**



Veltroni

**Orfano di
Walter? No,
mi basta esserlo
di mio padre**



Ministri

**Con Matteoli
e Tremonti
parliamo
la stessa lingua**



Il sogno

**Rafforzare la
Tav e riuscire
a portarla
anche al Sud**