

«Basta appalti oscuri, ora treni più puliti». Moretti: pagavamo per dodicimila addetti, lavoravano in seimila

ROMA - Amministratore delegato delle Fs, che proprio sinonimo di Ma-stro Lindo non è mai stato, Mauro Mo-retti esordisce: «In un'azienda normale la pulizia non dovrebbe essere un pro-blema».

Evviva la sincerità. Le Ferrovie non sono un'azienda normale?

«Non era normale quello che succede-va. Quando ho assunto l'incarico e abbia-mo iniziato a discutere la questione del-le pulizie, ci siamo dovuti porre innanzi-tutto il problema di come questi lavora-tori venivano pagati, quanti erano...»

Non sapete quanti sono quelli che puliscono i treni e le stazioni?

«Non lo sapevamo allora. Secondo le informazioni che ci avevano dato dove-vano essere fra dieci e dodicimila. E già questo era un bel problema. Perché c'è una differenza di duemila esseri uma-ni » .

La spiegazione?

«Si trattava di un mondo non chiaro, dove prosperavano i subappalti, magari anche il lavoro poco legale o nero. A quel punto abbiamo preteso la tracciabi-lità degli stipendi, i cartellini con le fo-to » .

Che intende con tracciabilità?

«Che dovevano pagare i lavoratori con assegni o con bonifici bancari, ma non più con i contanti».

Pagavano davvero in contanti?

«C'è di più. Quando siamo riusciti a ottenere la situazione reale, si è scoper-to che invece di dieci o dodicimila, gli addetti alle pulizie erano meno di seimi-la. La metà. E i treni erano in condizioni inaccettabili » .

Sfido.

«Siccome i treni erano sporchi si ap-plicavano penali a go-go. Ma poi i soldi venivano restituiti alle stesse ditte per-ché i treni dovevano essere puliti. E si andava avanti così. Interrompendo que-sto meccanismo è saltato fuori che la so-lidità finanziaria delle ditte, due o tre gruppi che avevano in mano tut-to, era nulla. Quindi abbia-mo fatto gare separate suddivise in 55 lotti, consentendo a molte medie impre-se di partecipare, con vincoli precisi e in-troducendo una clausola sociale».

Di che cosa si tratta?

«Nei bandi era previsto che chi vince-va doveva assumere i dipendenti delle vecchie ditte. Mossa decisiva perché ha separato la vita delle ditte da quella dei lavoratori » .

Da quello che si sa, non è andato proprio tutto liscio come l'olio.

«Abbiamo subito ben 31 ricorsi al Tar e al Consiglio di Stato, quasi tutti vinti. Ma questo ci ha rallentati e ha ficcato in testa a qualcuno che si potesse tornare indietro » .

Per esempio ai responsabili dell'ag-gressione nello Scalo San Lorenzo a Roma?

«Si mettano l'anima in pace: indietro non torniamo. I treni devono essere puli-ti e gli addetti devono poter

lavorare se-renamente » .

Auguri. Che dice però dei ritardi, dell'affollamento, dei disagi dei pendolari?

«Il risultato di cose non fatte nel passato che ora dobbiamo fare. Trenitalia aveva un buco di quasi due miliardi, un miliardo di capitale e sei miliardi di debiti netti».

Deve spiegarlo ai viaggiatori...

«Il trasporto pendolare è un problema di tutto il Paese. Abbiamo treni mediamente anziani, non sufficienti. Nelle aree metropolitane e nelle ore di punta la nostra offerta di spazio è inferiore anche del 50% rispetto alla domanda » .

Meglio le sardine.

«Il treno è pieno zeppo, è difficile salire e scendere, si accumulano ritardi sistematici. Ecco perché nel documento che presentai al governo di Romano Prodi proponevo di comprare mille treni nuovi, per aumentare l'offerta del 70% in cinque anni. Dissi che servivano 6,4 miliardi».

Non si misero a ridere?

«Spiegai che di quella somma avrei potuto coprirne autonomamente 5 miliardi » .

Come li avrebbe trovati?

«Adeguando gli introiti del trasporto regionale. Fra biglietti e contributi incassavamo 11,6 centesimi di euro al chilometro per passeggero, contro i 20 della Germania e i 22 della Francia. Portandoli a 14,5 centesimi, e grazie al piano di razionalizzazioni e tagli che poi abbiamo realizzato arrivando al pareggio di bilancio, avrei ricavato 4,9 miliardi per gli investimenti » .

Avrebbe dovuto aumentare le tariffe. Le sembra possibile, considerando la qualità del servizio?

«Facemmo notare che il trasporto su gomma gode di tariffe e contributi più elevati: 15,5 centesimi».

E loro?

«Mi mostrarono le difficoltà della finanza pubblica ma mi dissero di andare avanti » .

E lei?

«Sono andato avanti. Ho fatto contratti veri con le Regioni. Contratti con durata certa e capitoli precisi. Vogliono i treni nuovi? Vogliono l'aria condizionata nelle carrozze? È semplice: pagano di più » .

Come gli optional sulle auto. Scometto che chiedono tutti il modello base.

«C'è stata una negoziazione aspra, nessuno aveva soldi sufficienti. Però abbiamo fatto i contratti con tutte le Regioni. Eccetto il Piemonte, che vuole la gara europea » .

Forse Mercedes Bresso pensa di avere un servizio migliore.

«Allora mi permetto di darle un consiglio: con i soldi del grattacielo della Regione ci compri i treni dei pendolari».

Intanto non cominciate voi?

«Cominceremo. Purtroppo i 14,5 centesimi sono rimasti un miraggio. Con i contratti siamo arrivati a 12,6. Però è già qualcosa. Troveremo il modo di investire 2 miliardi per i pendolari, compresi 500 milioni che il governo ci ha assicurato » .

Due miliardi. Che cosa si devono aspettare?

«Compreremo 150 locomotive e car-rozze a due piani. Treni che potranno trasportare 1.500 persone relativamente comode » .

È quel «relativamente» che lascia perplessi. Sulla Freccia rossa stanno comodi «assai».

«Smettiamola. Dicono che mi occupo soltanto dell'Alta velocità, ma da quan-do sono qui per quella non ho speso un euro, mentre per il trasporto regionale abbiamo investito 450 milioni per 150 locomotive » .

Ed è convinto che sia migliorato qualcosa per i pendolari?

«Un po' la puntualità. Ma capisco che i miglioramenti non siano percepiti. In questi due anni ho dovuto garantire l'esistenza in vita del servizio. Se non si risanava, come ha certificato anche la Corte dei conti, Trenitalia doveva chiu-dere. Adesso, grazie anche alle Regioni che hanno ricostruito con noi un rappor-to di fiducia, si passa dalla speranza ai risultati concreti».

Verificheremo.

«Sfonda una porta aperta. Io il pendo-lare l'ho fatto davvero».

Masochista?

«Ferroviere».

