



FS NELLA TEMPESTA

LA SPINA DI MORETTI

Il capo delle Ferrovie sceglie la linea dura contro il sindacato: chiede più efficienza e punta al «macchinista unico». Al suo attivo ha i conti migliorati e l'avvio dell'alta velocità. Ma contro di lui gioca una storia contraddittoria. E il suo caratteraccio.

di Stefano Caviglia

■ C'è qualcosa di più di una sottile ironia del destino nel licenziamento in tronco del macchinista **Dante De Angelis** da parte dell'ex sindacalista della Cgil, ora amministratore delegato delle Ferrovie, **Mauro Moretti**. C'è la legge del contrappasso eletta a vessillo gestionale della più grande azienda pubblica italiana.

Pochi infatti lo ricordano, ma fu proprio Moretti a richiamare in servizio De Angelis, già licenziato dal suo predecessore **Elio Catania** per aver bloccato un treno durante una protesta. Il vecchio capo del personale, **Francesco Forlenza**, non ne voleva sapere. Ma Moretti, fresco di nomina, fu irremovibile: De Angelis venne

reintegrato e Forlenza, ormai giunto all'età della pensione, fu accompagnato gelidamente all'uscita. Doveva essere l'avvio di una nuova «pax» nei rapporti fra l'azienda e le organizzazioni sindacali, assai gradita al ministro comunista dei Trasporti **Alessandro Bianchi**, e s'è visto come è andata a finire. Con Moretti che batte i pugni sul tavolo e i sindacati che minacciano di salire sulle barricate. Chissà, forse c'entra qualcosa il fatto che a Palazzo Chigi, dopo il governo di centrosinistra, ne è arrivato uno di centrodestra, che ha appena lanciato una campagna contro i «fannulloni» del pubblico impiego.

Intendiamoci: il capo delle Ferrovie è ▶

87.000
DIPENDENTI

L'organico delle Fs è calato in 15 anni da 210 mila a 87 mila unità, ma il costo del lavoro è molto cresciuto. L'azienda ora cerca di imporre il macchinista unico.

409
MILIONI PERSI

La perdita di gruppo nel 2007 è stata di ben 1.706 milioni inferiore a quella del 2006, grazie al forte incremento dei ricavi (982 milioni in più). E il Mol è tornato positivo per 456 milioni di euro.

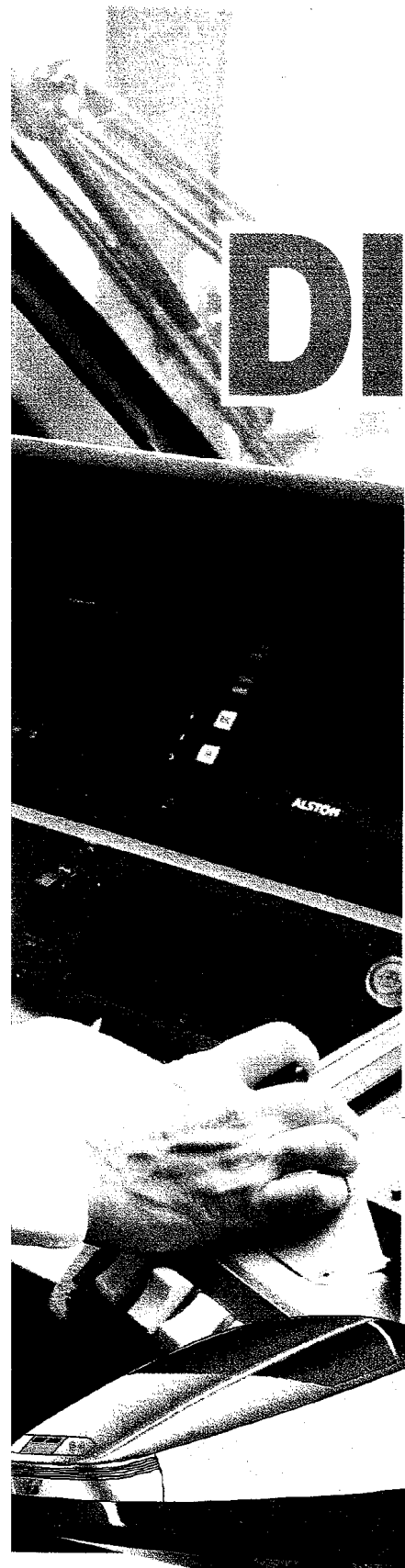
131
MILIONI DI TAGLI

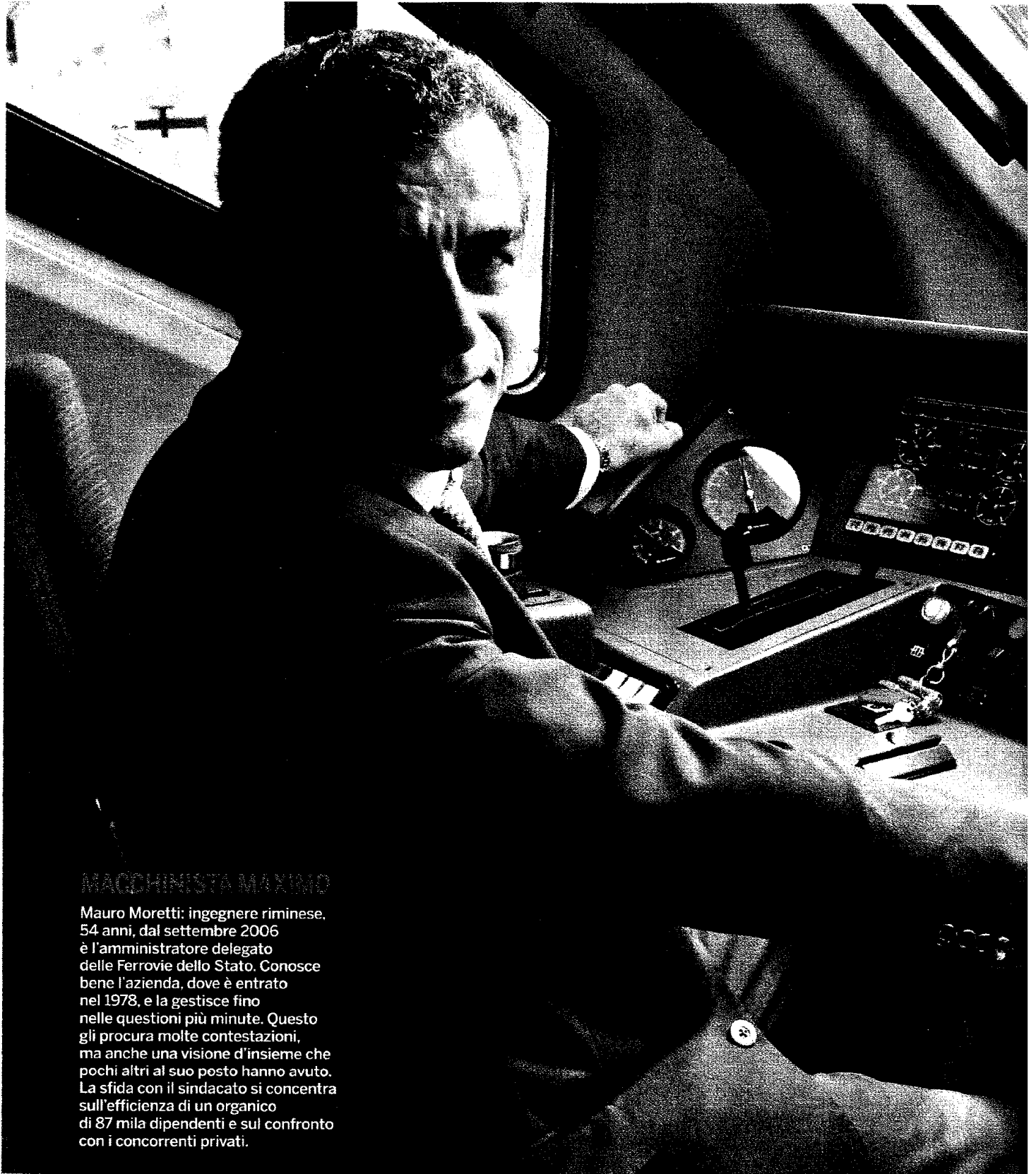
I tagli alle spese sono stati di 152 milioni, contro un aumento di 21 nei costi del settore merci, per un saldo attivo di 131 milioni. Le spese destinate al personale sono invariate, nonostante l'incremento delle retribuzioni unitarie.

9.200
TRENI AL GIORNO

Ogni giorno, sui 16 mila chilometri della rete ferroviaria, viaggiano 9.200 convogli. In un anno le Fs trasportano quasi 500 milioni di passeggeri e circa 80 milioni di tonnellate di merci. Il traffico complessivo è cresciuto nel 2007 e sta crescendo ancora quest'anno.

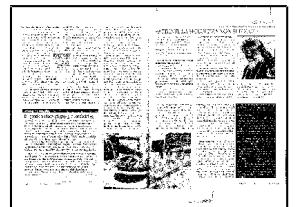
IL MARCHIO CALENDRIANO DI GAZZONI





MACCHINISTA MAXIMO

Mauro Moretti: ingegnere riminese, 54 anni, dal settembre 2006 è l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato. Conosce bene l'azienda, dove è entrato nel 1978, e la gestisce fino nelle questioni più minute. Questo gli procura molte contestazioni, ma anche una visione d'insieme che pochi altri al suo posto hanno avuto. La sfida con il sindacato si concentra sull'efficienza di un organico di 87 mila dipendenti e sul confronto con i concorrenti privati.





» tutt'altro che uno sprovveduto ed è tra i pochi - in Italia - a sapere come funziona, e non funziona, il carrozzone di piazzale della Croce Rossa, monumentale sede romana del gruppo. Di più: Moretti ha e sa di avere nel fianco una spina acuminatissima, la complessiva inefficienza del personale Fs, tra i più numerosi d'Europa proporzionalmente al traffico gestito e anche ben pagato: se si pensa che l'organico è stato dimezzato in quindici anni ma il costo del lavoro è rimasto pressoché invariato.

F. da settembre Moretti, in vista del primo avvio dell'alta velocità su vasta scala a livello nazionale, vuole stringere i bulloni e abbattere almeno uno dei tanti «molo» venerati dai sindacati (primo fra tutti il suo stesso ex sindacato, la Cgil) e cioè il macchinista unico, che le Fs continuano a non poter adottare diversamente da quel che fanno le altre ferrovie europee.

Nel perseguire questi suoi in buona parte anche giusti obiettivi, però, Moretti spende una caratterialità e una storia personale che purtroppo non lo aiutano. O meglio: lo aiutano ad avere successo, meno a conservarlo. «Fra le caratteristiche

del nostro amministratore» dice un manager ferroviario che preferisce restare anonimo «c'è anzitutto una capacità di adattamento alle circostanze da fare invidia a Zelig, il camaleontico personaggio di **Woody Allen**. Ed è proprio questo a produrre la sua attrazione fatale per la legge del contrappasso sindacale».

Anche la storia, così spesso raccontata, dell'ex sindacalista folgorato all'improvviso da vocazione manageriale merita d'essere guardata più da vicino. «Ricordo che stava facendo una brillante carriera sindacale sotto l'ala protettrice di **Luciano Lama**» racconta Giuliano Cazzola, anche lui ex sindacalista della Cgil, ma ora deputato del Pdl, «quando al vertice della Cgil arrivò **Bruno Trentin**, che di Moretti non si fidava, considerandolo troppo "aziendalista". Al momento di nominare il segretario nazionale aggiunto, in quota Pci, della Cgil Trasporti, gli preferì **Donatella Turtura**. Moretti capì che per lui la strada lì era sbarrata e contrattò con il capoazienda di allora, **Lorenzo Necci**, il rientro in Fs da dirigente. Insieme con una pattuglia di altri sindacalisti».

Da allora la sua vocazione al «riposi-

zionamento» ha dato materiale a una vasta aneddotica, di cui c'è spazio qui solo per qualche episodio. Era responsabile del materiale rotabile quando notò che i marciapiedi erano troppo bassi rispetto ai treni e cominciò a farli elevare, partendo dalla stazione Termini a Roma. Poi fu promosso responsabile della rete ferroviaria e si convinse che l'operazione era troppo costosa, fermandola prima che si estendesse ad altre stazioni.

Come capo di Rfi (società per azioni della rete, controllata dalla holding Fs) introdusse e difese strenuamente il Vacma (sistema di sicurezza detto dell'«uomo morto», che costringe il macchinista a pigiare continuamente un pedale per dimostrare d'esser vivo e vegeto) contestato ferocemente dai sindacati. L'azienda lo seguì, opponendosi a una pioggia di pronunciamenti negativi delle asl italiane, ma appena è diventato amministratore delegato di Fs Moretti ha accettato subito di mandarlo in pensione. Sempre dalla tolda di comando di Rfi si fece una fama di «resistente» contro le pretese accentratrici di Fs. Ma da quando il potere ce l'ha lui non si muove foglia che la holding non voglia.

Dalla sua, il capo di Fs ha una straordinaria capacità di comunicazione. Basti pensare al successo con cui si propone (lui che ne è fra i massimi dirigenti da quasi vent'anni!) come l'«uomo nuovo» in grado di rimettere le cose a posto dopo i disastri altrui. Eppure le Ferrovie, dopo due anni di «cura Moretti» (è al vertice dal settembre 2006), continuano ad avere guai quanto e forse più di prima. Dal cattivo funzionamento della manutenzione e delle pulizie alla frequenza delle «riserve» (i

6,5 MILIARDI PER I CONVUGLI

Il piano industriale 2007-2011 prevede 6,5 miliardi di spese per locomotive e nuove carrozze, anche per i pendolari.

«BESTIARIO» FERROVIARIO

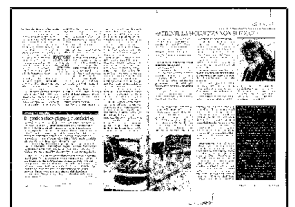
Dirigenti e sindacalisti, groviglio consociativo

Con almeno 5 ristrutturazioni dal '90 a oggi, Fs è forse l'azienda del mondo occidentale i cui vertici hanno contrattato di più con i sindacati (i confederali, anzitutto) negli ultimi 15 anni. Con risultati che non si possono definire proprio brillanti, a partire dal lato previdenziale, perché tutti quelli che sono usciti si sono portati a casa un bel prepensionamento. Il risultato è un fondo pensioni fra i più passivi del mondo, visto che eroga trattamenti a 156.000 persone ma è alimentato dai versamenti di appena 82.000. Vuol dire che uno lavora e quasi due prendono la pensione, come nei peggiori incubi pensionistici dell'Occidente che invecchia. E i soldi per pareggiare i conti li mette ovviamente l'Inps, cioè lo Stato.

Ma non ci sono stati grandi benefici neppure per le spese correnti. I dipendenti erano oltre 210.000 all'inizio di questo processo e oggi sono poco più di 87.000, eppure la massa salariale non è diminuita. Il perché lo ha spiegato bene Stefano Livadiotti nel libro *L'altra casta*. «L'azienda ha ottenuto dai sindacati l'ok sui tagli in cambio di una promozione generalizzata di quelli che restavano. Il risultato è che nel quartier generale non ci sono più uscieri».

Un rapporto, quello fra dirigenti e uomini del sindacato, che sembra costituire un groviglio di fili inestricabili a tutti i livelli. Valga da esempio quel che accadde all'inizio del 2007, poco dopo l'insediamento di Moretti, a Raffaele Arena, un ex sindacalista della Cgil divenuto nel frattempo (anche lui) dirigente nel settore della manutenzione. Sparì semplicemente dall'organico da un giorno all'altro senza neppure un ordine di servizio, poche settimane dopo una promozione. Che cosa era successo? Da quanto ha potuto ricostruire *Economy*, un'inchiesta interna aveva riscontrato irregolarità negli appalti alle ditte esterne e dell'argomento aveva iniziato a occuparsi anche la magistratura. Ma in azienda non fu detto niente a nessuno.

(s.cav.)





intervista

ad ARMANDO ROMEO segretario generale del sindacato autonomo Orsa

«ATTENTI, LA SICUREZZA NON SI TOCCA»

«Si licenziano i dipendenti che denunciano rischi per la sicurezza, mentre l'azienda ha problemi industriali gravissimi di cui nessuno parla. Assurdo». Il segretario generale dell'Orsa, il sindacato autonomo più forte fra i macchinisti, Armando Romeo, promette un settembre infuocato nelle relazioni sindacali con le Ferrovie dello Stato.

E quali sono i problemi delle Ferrovie di cui si dovrebbe parlare?

L'organizzazione fa acqua da tutte le parti. Non si riesce più a fare la manutenzione dei treni come si deve e anche l'assistenza alla clientela non fa che peggiorare. Siamo molto preoccupati per il futuro dell'azienda.

Anche voi, come l'amministratore delegato Mauro Moretti, temete per la capacità di Ferrovie di reggere alla concorrenza dei privati?

L'atteggiamento di Moretti non lo capisco. Si preoccupa della concorrenza, però non usa l'arma migliore per stare sul mercato: la fidelizzazione della clientela.

Secondo lei che cosa dovrebbe fare?

Anzitutto trattare meglio chi va in treno. Ma qui accade il contrario. Prendere un treno d'estate è un dramma, perché spesso non funziona l'aria condizionata, si chiudono le porte e Eurostar, che dovrebbero essere il primo comfort per la clientela di fascia alta, e non parliamo di servizi e pulizie: nel trasporto regionale c'è un treno, il Minuetto, che ha un solo bagno, regolarmente in condizioni pietose se non fuori servizio. Come si fa ad andare avanti così?

Se mancano i soldi per fare tutte queste cose, la colpa non è anche del sindacato, che difende organici gonfiati e un costo del lavoro che è ormai chiaramente eccessivo?

Un tempo, forse. Oggi le Ferrovie sono ridotte all'osso. Il primo problema è proprio la mancanza di personale. Lo sapete perché Moretti insiste tanto sul macchinista unico?

No: lo dica lei.

Perché con le persone che ha, se non attua quella misura, sarà presto costretto a ta-



Armando Romeo

gliare i treni. È questo il tema cruciale che ci aspetta da settembre. Non siamo indisponibili al cambiamento, ma vogliamo discutere di condizioni economiche e soprattutto di sicurezza. Che dovrà essere al massimo livello, per macchinisti e viaggiatori.

guasti non riparabili nell'immediato, aumentati negli ultimi anni del 20%), per finire con la carenza drammatica di treni.

Quest'ultimo è forse il problema più grave dal punto di vista industriale, perché si riflette sia sull'efficienza di oggi sia sulle prospettive del domani. «Da mesi il bando di gara per i nuovi treni dovrebbe essere pronto» dice il dirigente che non vuol essere citato «ma il tempo passa e

non succede nulla. Forse è la pretesa di Moretti di controllare di persona anche gli aspetti più minuti ad allungare i tempi».

L'accusa più pesante rivoltagli all'interno dell'azienda, infatti, è di aver creato un clima teso, fatto di accanimento e scarsa fiducia nei collaboratori. «In questi due anni» prosegue l'anonimo «sono stati allontanati decine di dirigenti in gamba, sostanzialmente rei soltanto di aver manifestato opinioni diverse dalle sue. Ma se restano solo quelli che dicono sempre sì, l'azienda ci rimette».

QUASI NEL BUNKER. A sentire i suoi detrattori, insomma, l'amministratore delegato si sarebbe come barricato in un bunker, ossessionato dal tema dell'alta velocità (per parlarne ha organizzato a fine giugno una serata al Rotary club di Milano, con buffet, offerto da Ferrovie, per quasi 300 persone) e dalla concorrenza che i privati potranno fargli in questo segmento. Ne avrebbe appena fatto le spese il responsabile dei servizi commerciali di Rfi, **Franco Marzioli**, colpevole di aver ipotizzato, durante una riunione, di comunicare pubblicamente i limiti dell'alta velocità italiana (250 chilometri all'ora, contro i 280-

300 di Francia, Spagna e Germania), in vista delle gare per i vari tratti. Un errore fatale: pur essendo uno dei collaboratori storici di Moretti, è stato subito avviato al prepensionamento.

Dalla sua, però, Moretti può mettere l'obiettivo miglioramento dei conti, che peraltro non manca mai di vantare. A suo tempo il manager respinse l'insinuazione che questo risultato nascesse dall'aver artificiosamente aggravato la rappresentazione dell'eredità ricevuta (attraverso accantonamenti, svalutazione di crediti certi e la modifica dei criteri contabili) dalla gestione di **Elio Catania**. Ma in fondo non fa poi troppa differenza, visto che comunque Moretti è riuscito a ottenere cospicui aumenti tariffari dal governo.

Difficile pensare che la gente faccia salti di gioia per il fatto di dover pagare in anticipo (sia con le tasse sia con i rincari dei biglietti) quel che prima pagava a piè di lista, con interventi tampone per ripianare il buco di Trenitalia. A meno di pensare all'azienda come a un'enclave in territorio straniero: una Libera Repubblica Ferroviaria con regole e interessi diversi dal resto d'Italia. Ma forse è proprio così che la vede il suo burbero capo.

