



Moretti e le Ferrovie  
«La nostra tecnologia  
è all'avanguardia»



→ alle pag. 8 e 9

**Nuove strategie** «Abbiamo ridato prestigio alla grande tradizione ferroviaria del Paese. Il nostro modello è ormai un'eccellenza per i principali concorrenti: Francia e Germania

# Moretti, l'ad delle Fs

## «Alta Velocità e tecnologia per accorciare l'Italia»

**A che punto è il risanamento delle Ferrovie?**

«Come in tutti i processi ci sono fatti positivi e negativi. In genere sono questi ultimi quelli che fanno i titoli dei giornali e fanno passare in secondo piano la gestione degli investimenti, la ricerca e l'innovazione che ci hanno fatto ritornare a essere un Paese leader nel settore. Dopo il declino oggi siamo gli unici, insieme con Giappone, Francia e Germania a saper realizzare un sistema ad Alta Velocità e lo facciamo con imprese italiane, tecnologie e sistemi italiani. Non solo. In un comparto abbiamo riconquistato la supremazia, e cioè nella tecnologia per il controllo e la sicurezza

dei treni e la gestione del traffico. Abbiamo sviluppato sistemi con cui vinciamo appalti non solo nei paesi emergenti ma anche in casa dei nostri concorrenti. In Germania per esempio. E facciamo scuola. In Egitto hanno richiesto nostri manager per sviluppare le loro ferrovie».

**Eppure l'immagine che esce è sempre sbiadita. Non sarà che non riuscite a vendere bene i vostri successi?**

«L'Italia è un Paese strano. Uno dei principali quotidiani italiani ha dedicato un paginone su presunti disservizi delle Fs: si trattava di sms tra il nostro personale che testimoniavano invece un sistema efficiente

in grado di gestire e intervenire su eventuali problemi. Lo stesso giornale aveva dedicato qualche settimana prima due intere pagine all'Agv (il supertreno francese ndr) che ancora materialmente non esiste e tre giorni dopo una paginata è stata dedicata al lancio dei treni di Luca Cordero di Montezemolo che avverrà nel 2011. In Italia non diamo valore alle nostre cose. All'opposto dei nostri concorrenti. Il presidente francese Sarkozy dopo la sua elezione ha scritto una lettera al presidente della SnCF (ferrovie francesi ndr) chiedendogli di impegnarsi a portare la tecnologia transalpina in giro per il mondo».

**Ma qualcosa di negativo lo vedrà anche lei.**



«Quello che ancora non va è sotto gli occhi di tutti. Abbiamo però cominciato un lavoro, partito da 7-8 anni, che ha rimesso in moto una rete particolarmente mal messa e che oggi è la rete più tecnologicamente avanzata al mondo».

**È la vostra missione. Niente di straordinario.**

«Invece è un passo in avanti impensabile fino a qualche anno fa. Dagli anni '50 fino alla fine degli anni '90 da questo punto di vista non si è mosso nulla. Il raddoppio della Bologna-Vercelli - se ne discuteva dai tempi di Mussolini - era partito sulla carta negli anni '80 ma nel '98 era ancora tutto fermo. In questi ultimi tempi abbiamo aperto la Roma-Napoli ad alta velocità e concluso in un tempo record la Torino-Novara. Siamo intervenuti, e stiamo continuando, sui nodi nelle grandi città, per evitare i colli di bottiglia che strozzano il traffico in ingresso. Inutile costruire infrastrutture e binari se non sono integrati con il tessuto urbano. Ad esempio, alla stazione Tiburtina ci sono ora sei binari specializzati per distinguere il traffico tra metropolitano, merci e lunga percorrenza. Stesso ragionamento vale per il terzo valico. Sono d'accordo sulla sua realizzazione ma servirà a poco se non sarà risistemato il sistema delle infrastrutture in ingresso a Genova. Per questo entro l'anno partirà una gara di circa 600-700 milioni».

**Cosa rappresenterà per le Ferrovie italiane l'apertura alla concorrenza straniera e nazionale nel 2010?**

«Il mercato è una giostra. Va bene la concorrenza: è uno stimolo. Ma ci devono essere regole uguali per tutti. Dobbiamo aprire la rete a Francia, Spagna e Germania? Perfetto. Però voglio lo stesso trattamento e le stesse norme che vigono in

quei Paesi. E poter entrare in quei Paesi anche noi».

**Montezemolo e le sue Ferrari sui binari non vi fanno paura, dunque?**

«Il treno annunciato è bello ma come ho detto ancora nella realtà non esiste. In ogni caso io l'ho visto solo sui giornali. Alla presentazione della nuova azienda ferroviaria non sono stato invitato».

**Una caduta di stile da parte di chi sullo stile ha costruito la sua immagine?**

«Già. Mi rifarò quando apriremo la tratta veloce tra Milano e Bologna a fine anno. Sarà mia cura fargli recapitare un invito. Perché la nostra sarà una grande festa. Di tutto il Paese è aperta a tutti».

**Quale attenzione state rivolgendo ai vostri clienti?**

«Innanzitutto abbiamo garantito una maggiore puntualità che oggi sugli Eurostar è del 90-91% entro 15 minuti, anche nel mese luglio che tradizionalmente è il più critico per la concomitanza tra l'alto traffico e l'inizio delle ferie dei dipendenti. Tenga però presente che nel luglio 2007 la puntualità era del 82,5% e nel 2006 del 79,4%. Anche per il trasporto locale la puntualità è salita fino al 91% entro i 5 minuti. Il punto critico riguarda l'ingresso nelle grandi città nelle ore di punta: non riusciamo a garantire un buon servizio perché i treni non sono sufficienti».

**Come si potrebbe rimediare a questa carenza?**

«Ci aspettiamo un ruolo maggiore delle regioni, a cui abbiamo chiesto di comprare più treni e di composizione più lunga. Sono gli enti locali infatti che decidono come deve svilupparsi il servizio e quante fermate deve fare un convoglio. È chiaro che un numero insuf-

ficiente di treni mette in sofferenza il servizio».

**Ma come è possibile che ci siano sempre ritardi?**

«È presto detto. In genere in un servizio ottimale la fermata di un treno metropolitano in stazione è di 30 secondi. Quando c'è un sovraffollamento, l'accesso dei moltissimi pendolari nelle carrozze allunga le soste a un minuto e mezzo. Su una tratta con dieci fermate questo si traduce in un ritardo di 30 minuti. Chiaro che il passeggero se la prenda con me e con le Ferrovie. Ma se si "arrabbia" (l'espressione utilizzata è molto più forte e colorita, ndr) deve farlo con la regione che fissa gli standard del servizio e compra i treni con cui le Fs lo eseguono».

**I treni oltre a essere in ritardo spesso sono sporchi. Così come le stazioni. Quali iniziative avete preso in questo campo?**

«L'anno scorso ho affrontato la questione con consumatori, regioni e sindacati, per spronare le imprese incaricate della pulizia a un maggiore impegno su questo fronte. È stata fatta con loro una novazione contrattuale. Poi, poiché i risultati continuavano ad essere insoddisfacenti, ci siamo rivolti alla SGS società di certificazione e qualità che ha verificato che tra il 40 e il 60% di casi le prestazioni eseguite non erano conformi agli standard. A quel punto siamo intervenuti e abbiamo avviato nuove gare. Abbiamo modificato i parametri per allargare la partecipazione e ottenere una maggiore qualità del servizio».

**In che modo?**

«Abbiamo fissato alcuni criteri: innanzitutto le ditte devono avere stabilità economica e finanziaria e tutte le qualificazioni necessarie; inoltre abbiamo abolito il lotto unico e abbiamo introdotto 4 lotti per ogni regione: ogni singola impresa

può vincere due lotti, cinque per ogni regione e fino ad un massimo di tre su tutto il territorio nazionale; gli importi sono stati ridotti a 3 milioni - 3 milioni e mezzo l'uno; abbiamo eliminato dalle gare le "attività accessorie ferroviarie" che scoraggiavano l'ingresso di nuovi fornitori. Un meccanismo che consentirà di far partecipare agli appalti solo ditte specializzate nella pulizia; infine abbiamo imposto di avere la clausola sociale per poter garantire i lavoratori. Entro l'anno avremo i nuovi fornitori».

**Vi rinfacciano di aver abbandonato al loro destino le piccole stazioni sguarnite, senza servizi e manutenzione. Cosa risponde?**

«È chiaro che non possiamo gestire tutte le 2.700 stazioni italiane. Al di là di quelle che hanno un piccolo sviluppo commerciale ho chiesto ai Comuni, alle province e alle regioni di "adottare" la propria stazione e spingere i cittadini a rispettare quello che nell'economia locale è un asset soprattutto per le piccole realtà. Che devono capire che la ferrovia è una ricchezza fondamentale del loro territorio, perché le collega alle città più grandi. In tema di sicurezza, le spese per la vigilanza erano troppo elevate e non garantivano grandi vantaggi. Così nel 2007 ho chiuso i contratti e ho fatto un accordo con il capo della Polizia, Antonio Manganelli, per cui poliziotti veri e propri controllano treni e stazioni anche di notte.

Grazie a questo accordo stiamo registrando dati in costante e veramente significativo miglioramento».

**L'Alta Velocità rischia di mettere in crisi l'Alitalia sulla tratta Roma-Milano. Non è una buona notizia per la compagnia di bandiera.**

«Stiamo puntando a una logica innovativa di trasporto dei passeggeri. Entro dicembre 2008 in tre ore e mezzo si andrà da Milano centrale a Roma Termini e viceversa con la massima puntualità: difficile che qualcuno preferisca viaggiare in aereo. Puntiamo raccogliere una quota di mercato sulla tratta che collega le due città vicina al 70%».

**Cosa porterà agli utenti il completamento dell'Alta Velocità italiana?**

«Cambierà il modo di viaggiare e soprattutto la tempistica di viaggio. Percorrere l'Italia sarà molto più veloce. Per questo stiamo preparando un'offerta nuova che punti a un miglioramento dei tempi di percorrenza anche nell'area del centro sud, storicamente la meno rapida. Siamo convinti che sfruttando l'alta velocità tra Napoli-Salerno e Roma quei treni che vengono dalla Calabria possano migliorare la qualità del servizio offerto, soprattutto nei due nodi fondamentali: Reggio Calabria e Lamezia Terme. In questa prospettiva, ad esempio, sarà possibile raggiungere la Capitale da Reggio Calabria in meno di 5 ore. Il grosso vantaggio sarà però tra il Nord e il Centro: tagli di ore infatti, non di minuti, li faremo anche tra Roma e Venezia, Verona e Genova».

**In che senso?**

«Sulla tratta rapida Roma-Milano nelle ore di punta, ci impegneremo a garantire il servizio ogni quarto d'ora. Sarà un'offerta alternata. Nel senso che partirà un collegamento diretto no-stop tra le due città a cui seguirà un treno con fermate intermedie. Per il trasporto aereo nazionale, come vede, sarà dura».

**Parliamo di Roma. Quali criticità ci sono in questo senso?**

«Segnalo un problema che interessa i pendolari dei Castelli Romani. I ritardi

di dei treni che li collegano alla Capitale sono addebitabili ai passaggi a livello. Troppi e tecnologicamente comandati che basta che una macchina tocchi le sbarre per bloccare un treno. Sono difficili da rimuovere considerato lo sviluppo urbanistico e sono la principale causa dei ritardi. Ma chi lo va a spiegare a chi punta sul treno per arrivare a Roma».

**Cosa pensa del progetto Tav, Torino-Lione?**

«Si tratta di una sfida importante e di una concorrenza impegnativa. Per quanto riguarda i tempi di realizzazione sulla carta ci vorranno 12-13 anni, ma nel concreto ci possono essere difficoltà maggiori. Non si tratta di essere pessimisti ma realisti. Parto da un esempio: si pensava che per realizzare una ferrovia di 55-57 km ci volessero 15-16 anni, però il caso svizzero ha smentito questa previsione. Il completamento del traforo del Gottardo di 57 km (iniziato nell'89) era previsto per il 2012, ma la data già è stata spostata al 2017, ed è probabile che venga rimandata ulteriormente. Lo stesso si potrebbe verificare per la Torino-Lione, la cui realizzazione completa potrebbe richiedere più del necessario. A oggi pensiamo a una messa in servizio nel 2023. Ciò che conta è che nel frattempo venga potenziato ulteriormente il servizio ferroviario, soprattutto dal punto di vista tecnologico».

**Rivolgendo lo sguardo al Lazio la ferrovia Roma-Rieti, di cui si parla da tempo potrà diventare realtà?**

«Occorre inquadrare la tratta Roma-Rieti nello schema urbano di Roma. Dobbiamo fare in modo che i pendolari possano venire a lavorare nella Capitale con più facilità non solo da Rieti ma anche dalle altre aree vicine. Occorre perciò riconvertire la ferrovia in funzione di un piano territoriale ampio, in funzione

non solo del comune di Roma ma dell'intera area metropolitana».

**Che significa?**

«Immaginare un piano di sviluppo urbanistico nuovo compreso nell'asse tra Roma e Rieti. Solo così si potrà raggiungere quella massa di viaggiatori che rende una linea economicamente valida».

Pagina a cura  
di **Filippo Caleri**  
e **Maria Chiara Cugusi**

**Montezemolo**

Alla presentazione di Montezemolo non sono stato invitato. Non mi sono offeso. Sarà mio ospite sull'alta velocità di Fs

**Pendolari**

Abbiamo assicurato una maggiore puntualità ma le regioni devono impegnarsi a garantire più treni

**Pulizie**

Per un servizio più efficiente abbiamo rescisso i vecchi contratti e avviato gare per selezionare nuove ditte

**Infrastrutture:**

In 7-8 anni abbiamo rimesso in moto una rete mal messa. Oggi è tecnologicamente la più avanzata del mondo

**Stazioni:**

Non possiamo gestire 2.700 stazioni. Ho chiesto a province e regioni di «adottarle» e spingere i cittadini a rispettarle





**Colloquio**

L'amministratore delegato delle Ferrovie Mauro Moretti durante il forum a Palazzo Wedekind con i giornalisti del quotidiano Il Tempo (Foto Gmt)