

Le Ferrovie italiane dopo Moretti: ne vogliamo discutere?

Il sasso l'ha lanciato – con il contributo inviato a FerPress - Fabio Quattrocchio, di intermodale24rail, ma è indubbio che il tema è “caldo”: “Quale ferrovia italiana dopo Moretti?”.

L'Amministratore delegato ora passato a Finmeccanica ha lasciato dietro di sé una traccia profonda; in otto anni – come ricorda anche Quattrocchio – non solo ha salvato un'azienda quasi dal fallimento e riportato i bilanci in utile, ma ha innovato in moltissimi settori, a partire dai “servizi a catalogo” per le Regioni alla separazione netta tra i “servizi a mercato” e i “servizi universali” da finanziarsi con il contributo dello Stato. Ma – soprattutto – ha difeso come un leone la sua azienda, la sua gestione e il suo progetto, arrivando a conquistare non solo una stima a livello nazionale e internazionale, ma anche ad incutere un timore più o meno legittimo ai suoi interlocutori, impressionati dai modi bruschi ma anche da un livello di competenza e di padronanza dei problemi con pochi paragoni nel settore.

E' legittimo chiedersi, dunque, che cosa avverrà “dopo”, anche in considerazione del fatto che – a tutt'oggi – la nomina del nuovo amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato non sembra essere all'ordine del giorno delle principali urgenze e – come ha lapalissianamente osservato il Ministro Lupi – “la nomina potrebbe avvenire tra un giorno, ma anche tra una settimana o più in là”.

FerPress si alimenta di dibattiti e – dunque – lancia ancora una volta l'amo. Presentando la riflessione di Quattrocchio l'abbiamo – maliziosamente, lo riconosciamo – associata al progetto di legge presentato in Senato da alcuni parlamentari del PD e da altri senatori come Linda Lanzillotta di Scelta Civica: ripropone – esplicitamente – quella scissione della società dell'infrastruttura (RFI), contro cui Moretti si era battuto con tutte le sue forze. Può voler dire tutto o forse niente, ai posteri l'ardua sentenza.

