

Alta velocità, un'idea di Necci Il progetto originale prevedeva corse locali e merci

Partita a fine aprile dell'anno scorso con il primo Italo, la Ntv rivale di Ferrovie dello Stato ha un giro d'affari 2012 stimato dal mercato intorno ai 90 milioni di euro e punta ai 250 milioni, il triplo, quest'anno. Ha una flotta di 25 treni contro i quattro iniziali e 32 collegamenti sulla Roma-Milano (saranno 34 il 30 marzo). «Siamo bambini al confronto di Ferrovie dello Stato (che nel 2011 ha fatturato 8,2 miliardi, ndr.)», dice l'amministratore delegato Giuseppe Sciarrone. Pochi ricordano che in Ferrovie lui c'era, al fianco dell'allora capo-azienda Lorenzo Necci, e che fu Necci a nominarlo nel '93 a capo dell'Area trasporti: la stessa alla quale faceva riferimento un giovane dirigente di settore di nome Mauro Moretti, attuale amministratore delegato di Fs.

È a Necci, morto nel 2006 (personaggio chiave del passaggio dalla prima alla seconda repubblica uscito indenne da Tangentopoli, ricordano le cronache, e assolto, disse di sè, in 42 processi), che Sciarrone assegna la paternità dell'alta velocità ferroviaria. Rivela i dettagli in un contributo nel libro «Memento - La mia storia, Lorenzo Necci», Edizioni Magi-Agenzia Dire, in uscita a giorni.

Il piano di Necci, scrive Sciarrone, era articolato in tre parti: «Trasporto viaggiatori sulle medie e lunghe distanze; Trasporto viaggiatori nelle grandi aree metropolitane; Trasformazione di Fs da vettore ferroviario per il trasporto merci a operatore logistico a tutto tondo». Ma «l'Alta Velocità che voleva Lorenzo era molto diversa. Era un asse infrastrutturale di quattro binari, su due dei quali dovevano scorrere i servizi veloci per i viaggiatori e sugli altri due dovevano essere assicurati i nuovi servizi per i pendolari e quelli per il trasporto intermodale delle merci. I servizi veloci sono stati realizzati, e bene, da Fs. Del resto non si è fatto proprio nulla. Con il risultato che si è creato nel Paese un divario inaccettabile tra la qualità del servizio viaggiatori veloce e quella del servizio pendolari». Morale: il progetto dell'alta velocità «è stato attuato solo per un terzo». Quello per i viaggiatori più disposti a pagare.

Imago Economica



Ex colleghi
Mauro Moretti,
amministratore
delegato di Fs

A. PU.