

Ferrovie: Sonogo, modello inglese per la rete, la multinazionalizzazione di FSI, TPL e cargo (2)

Author : ad

Date : 19 febbraio 2016



(FERPRESS) – Roma, 19 FEB - “Per lo scorporo della società che gestisce l’infrastruttura ferroviaria, sono favorevole al ‘modello inglese’, che ho presentato in un mio contributo all’associazione Norberto Bobbio e che invito anch’esso a consultare. L’esperienza delle ferrovie inglesi è spesso citata nel dibattito italiano come esempio negativo, ma in realtà è molto più virtuoso e ‘iperpubblico’ per quanto riguarda proprio la rete di quanto si pensi”, spiega il senatore Lodovico Sonogo in questa intervista a *FerPress* sulle prospettive della privatizzazione del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Nel documento, il senatore ripercorre brevemente la storia delle ferrovie inglesi, arrivando all’oggi e alla formazione di Network Rail che possiede e gestisce l’infrastruttura ferroviaria britannica che include 33.500 chilometri di rete, 9.000 passaggi a livello, 40.000 tra gallerie e ponti, 2.500 stazioni 17 delle quali sono gestite direttamente mentre le rimanenti sono affittate alle aziende che operano il servizio ferroviario. La natura di Network Rail – rileva Sonogo – non è facilmente identificabile se si considerano le differenze tra l’ordinamento giuridico italiano e quello britannico; secondo l’ordinamento britannico, Network Rail è un arm’s length body, “un organismo che si avvicina per certi versi alla fondazione dell’ordinamento italiano”. L’importante – sottolinea il senatore – è che la gestione è affidata ad un organismo snello, che persegue le finalità pubbliche che vengono via via indicate e che alla sorta di ‘consiglio di amministrazione’ (composto da 30 a 50 elementi) che esercita il controllo sulla struttura partecipano (oltre al rappresentante del Dipartimento dei Trasporti) vari componenti selezionati sulla base di candidature da un soggetto indipendente.

“Il modello inglese serve solo per indicare che si possono conciliare le esigenze di una pubblicità della rete in un sistema che ha come principale obiettivo la crescita del trasporto ferroviario, che diventa anche l’interesse principale delle imprese che effettuano il servizio ferroviario: come analoghi obiettivi possano raggiungersi anche nel contesto italiano, tocca ovviamente al governo indicarlo e si valuteranno le soluzioni che verranno eventualmente proposte, per ora la questione rimane ancora aperta”, osserva il senatore, che ritorna piuttosto a esaminare quelle che lui definisce le prospettive di una “multinazionalizzazione” di FSI.

“Nell’atto di governo, si prefigura un’apertura all’azionariato popolare e, in particolare, si prevede di favorire la partecipazione dei dipendenti, un obiettivo sicuramente apprezzabile, ma il mio parere è che non si dovrebbe escludere invece la possibilità dell’ingresso di un partner industriale, anche nella prospettiva di quella che io chiamo la ‘multinazionalizzazione’ di FSI”, osserva il senatore che spiega: “La premessa è che la liberalizzazione del mercato ferroviario è destinata ad avanzare e con essa è fatale che la quota del mercato domestico tenda a ridursi per effetto della concorrenza nel momento in cui diventerà sempre più aggressiva; per un gruppo così strutturato come FSI e che oggi rappresenta una delle più importanti realtà italiane l’alternativa valida può essere quella di rivolgersi al più ampio mercato

europeo, recuperando fuori dai nostri confini quelle quote di fatturato che cede sul mercato italiano. Penso – per essere espliciti – all’esperienza di un’azienda come la Fiat: che cosa sarebbe oggi se non avesse intrapreso la strada di guardare ai mercati e alle alleanze internazionali, e fosse rimasta a presidiare solo il mercato italiano? La sfida del mercato, le partnership con soggetti industriali semmai abituati da più lungo tempo a confrontarsi sui mercati internazionali possono essere uno stimolo ad intraprendere percorsi certo impegnativi e difficili, ma che rappresentano un investimento sul futuro, al contrario di posizioni che giocano solo in difesa”, spiega il senatore.

Gli ultimi passaggi dell’intervista sono dedicati alle questioni del trasporto pubblico locale e del cargo ferroviario, che costituiscono anche l’oggetto del percorso di riorganizzazione del gruppo che lo stesso governo individua come “propedeutico” al processo di privatizzazione. “Nel TPL io ho osservato che la titolarità dei contratti di servizio fa capo alle Regioni, non sono un asset che il gruppo può dare per acquisito vita natural durante. Vanno risolti i complessi problemi del settore, ponendo fine anche all’attuale sistema ‘sovietico’, con Regioni che non pagano i corrispettivi dei servizi che vengono effettuati e servizi che – dall’altro lato – rimangono di bassa qualità perché non adeguatamente o per nulla remunerati. Nel Cargo, le problematiche sono altrettanto complesse: in questo caso, la ricerca di una partnership industriale diventerebbe quasi obbligata (e forse sarebbe favorita) da un orientamento tutto finalizzato al mercato in una società costretta a camminare esclusivamente sulle proprie gambe e senza la presenza per certi ingombrante di un gruppo che è stato a lungo monopolista del mercato. Ma in questo modo si ritorna un po’ alle origini di questo ‘gioco dell’oca’, in realtà la privatizzazione di FSI rappresenta una delle grandi questioni industriali del nostro Paese e il dibattito dovrebbe essere il più ampio possibile e – soprattutto – ispirato alla massima chiarezza, e in questo senso io cerco di dare il mio contributo”, conclude il senatore.

2 - fine

[Leggi il contributo sulle ferrovie britanniche](#)