

SEGNALAZIONI - È necessaria più competitività

di Luigi Bianchi

“Scelga il Tesoro. Fs pronte”: come riportato da L’Unità del 19 Agosto, Moretti, nel presentare il nuovo treno regionale, ha ribadito che il Gruppo FS “ormai competitivo” è disponibile per la privatizzazione stile Alitalia. “Lo Stato dia più soldi; questi sono soldi nostri, autofinanziamento, e aspettiamo naturalmente anche un supporto dal governo centrale e dalle regioni” è l’ulteriore affermazione del vertice Fs, secondo Panorama del 28 Agosto. Ma l’intero pacchetto azionario del gruppo non è nelle mani del Tesoro, quindi completamente capitale pubblico ? Quante volte deve pagare lo Stato, dal momento che “le ferrovie funzionano grazie a una valanga di fondi pubblici”, come precisa Edmondo Rho. Su Il Giornale del 21 Agosto invece Marco Ponti paventa un “prolungamento del monopolio in mani, anche parzialmente private” che “fa orrore” all’economista del Politecnico di Milano, il quale sottolinea che “la rete, monopolio naturale, deve restare pubblica”, mentre per il servizio regionale sono auspicabili le gare per selezionare i concessionari più idonei. Anche quest’anno il Meeting di Rimini ha offerto al confermato vertice delle FS la tribuna per presentare, con il nuovo treno, il vecchio programma di privatizzazione, secondo una visione puramente finanziaria che si attarda nella superata impostazione monopolistica ed elude la vera priorità: l’urgenza della netta separazione, con distinte responsabilità, della rete (RFI) dall’impresa di trasporto (Trenitalia) per superare la regia unica, che configura un serio conflitto di interessi, in contrasto con il disegno comunitario di liberalizzazione ferroviaria. Lo scorporo della rete (che deve rimanere pubblica, quale strumento a servizio di tutte le imprese di trasporto, pubbliche e private, nazionali ed estere) è la preconditione per la compatibilità di privatizzazione e liberalizzazione, riguardanti però solo le imprese abilitate, finalizzate al miglioramento del servizio ferroviario e alla competitività della rotaia, quale contributo alla riconversione modale. Invece una prima privatizzazione è già stata attuata, proprio a partire dalla rete, con la concessione quarantennale dei maggiori impianti ferroviari alle partecipate Grandi Stazioni (Benetton, Caltagirone, Pirelli) e Cento Stazioni (Aeroporti di Venezia) che operano esclusivamente come finanziarie immobiliari alla caccia del consumatore, trascurando i servizi accessori e complementari per il viaggiatore, contribuendo così allo scadimento dell’offerta globale ferroviaria, che non è solo quella vettoriale. Il Paese non ha bisogno di finanziarie pubbliche che giocano in borsa, a carico dell’erario, in luogo di lavorare per migliorare la qualità del servizio ferroviario - merci e viaggiatori - che è la vera missione affidata alle Ferrovie dello Stato nel 1905. Il Paese deve poter contare su un’azienda pubblica in grado di garantire la competitività della rotaia italiana con una rete integrata con quella europea. Il Paese ha bisogno di un’impresa di trasporto orientata al mercato per affrontare il traffico nazionale e continentale – merci e viaggiatori – contribuendo all’efficienza della catena logistica italiana ed europea. Per tali obiettivi non servono Borsa e ulteriori privatizzazioni, ma due dirigenti ferroviari di provata esperienza internazionale in grado di avviare la ricostruzione di RFI e la rinascita di Trenitalia per ricondurre le Ferrovie Italiane ad occuparsi

seriamente della loro missione storica: “trasporto di persone e cose”.

L'economia italiana ha assoluta necessità di reinserirsi nel circolo virtuoso di mobilità e logistica internazionali con una ferrovia a livello europeo e con dirigenti all'altezza del gravoso compito. Un contributo all'uscita dalla recessione può venire anche da investimenti mirati al recupero di efficienza della catena logistica.

Trieste, 16.09.2013