

**Documento approvato dalla Società Italiana degli Economisti dei Trasporti
nella riunione scientifica tenuta a Roma il 28/06/1994**

La politica italiana dei trasporti si trova ormai di fronte a scelte che non è più possibile eludere.

In questa situazione chi, come docente, studioso ed esperto, si occupa della materia sente la responsabilità del proprio atteggiamento nella determinazione delle scelte e gli indirizzi che verranno assunti. Appunto in questa prospettiva, la Società Italiana degli Economisti dei Trasporti - SIET, che raggruppa, oltre ai docenti universitari, studiosi ed esperti della materia, ritiene di dover rendere note le sue valutazioni in ordine a taluni preoccupanti fatti ed indirizzi che si vanno manifestando nel settore.

L' esigenza di ridurre il deficit pubblico e di orientare in maniera diversa la presenza dello Stato nell' economia, in analogia con quanto avviene negli altri paesi industriali si dovrebbe tradurre in concrete misure tese a spostare sul settore privato una parte dei compiti nella produzione di servizi legati all' attività di trasporto, laddove ciò sia possibile e giustificato.

D' altra parte la necessità di assicurare servizi essenziali, le esigenze di sostegno dell' industria produttiva di infrastrutture e di mezzi di trasporto, sono tutti fattori che concorrono a rallentare in Italia le tendenze che ormai si vanno affermando su scala mondiale.

Avviene così che, nonostante le affermazioni di principio, l' onere dello Stato nei trasporti, sia per l' esercizio che per la formazione di capitale, è andato aumentando, dando luogo fra l' altro, a disparità nelle condizioni di concorrenza fra modi di trasporto diversi e nell' ambito dello stesso modo di trasporto, fra produttori e vettori (differentemente) sovvenzionati e non sovvenzionati.

Ma se si va ad esaminare la struttura dei trasferimenti pubblici alle diverse imprese di trasporto risulta subito chiaro che la parte più ingente dei fondi pubblici viene impiegata per le Ferrovie dello Stato.

Ad esempio, le sovvenzioni alle municipalizzate sono solo una modesta frazione rispetto ai 14.000 miliardi trasferiti alle FS, somma alla quale si devono aggiungere gli oneri derivanti dal prepensionamento di una consistente aliquota del personale.

I necessari investimenti per tenere il passo con il progresso tecnico richiederebbero una accentuatamente significativa partecipazione del settore privato al capitale di rischio e alla conduzione delle società che attuano

gli investimenti. Tutto ciò non si verifica e l'industria rimane mero soggetto di commesse e affidamenti mentre le banche si limitano al ruolo di enti che erogano finanziamenti con garanzia esplicita e implicita dello Stato.

Di fronte a una situazione siffatta le FS S.p.A. hanno, invece, seguito la strada dell'espansione attuata o programmata - finanziata con fondi pubblici - a tutte le attività collaterali: linee marittime, linee automobilistiche extraurbane, case di spedizione. Questa espansione sta creando una condizione che contrasta con il disegno di aprire ai privati, laddove questa presenza è possibile per motivi funzionali e di efficienza.

La situazione, che trova spiegazione in una visione molto soggettiva delle FS S.p.A., introduce elementi di possibile distorsione tra modi di trasporto alternativi e, al limite, crea di fatto un ente nazionale trasporti, dotato di ingentissimi fondi trasferiti dallo Stato, oltre che dai ricavi ottenuti con l'impiego di capitali non remunerati.

In una situazione di questa natura diviene illusoria ogni possibilità di controllo esterno e viene fortemente limitata la capacità di indirizzo politico.

Cosicché le scelte e priorità - anche nell'ambito di quelle di cui ha notizia, ad esempio in materia di reti trans europee e di opere di interesse della U.E. - cadono dall'alto sul sistema italiano dei trasporti e non danno garanzia alcuna di inserirsi funzionalmente nell'economia e di trasmettere effetti di espansione degli investimenti da parte del mercato. In ogni caso questo programma non può ignorare le gravissime lacune tecniche esistenti nella rete ordinaria, che non può essere marginalizzata ai progetti di A.V.

Si richiama l'attenzione del Parlamento e, a seconda dei livelli, del Governo nella sua interezza che deve potere svolgere efficacemente il suo ruolo di indirizzo e di controllo sui programmi e sui bilanci delle FS, come di tutti gli altri soggetti che operano nei trasporti con l'utilizzo di risorse pubbliche.

Osserviamo che le Ferrovie S.P.A. continuano ad avere un bilancio di esercizio negativo e preoccupante. Riteniamo che le Ferrovie devono concentrare tutte le energie per l'elevamento dell'efficienza con la quale assolvono le loro attività caratteristiche, si debbono ipotizzare percorsi di effettiva privatizzazione con separazione di singole branche di attività che diano luogo a società miste, con eventuale partecipazione di minoranza delle FS, o ad altre forme di collaborazione pubblico-privata (come quella delle concessioni, che hanno consentito una rapida ed efficiente realizzazione del

sistema autostradale) così da dar luogo ad un decisivo rafforzamento della innovatività.

Dal punto di vista del controllo occorre dare piena attuazione alla direttiva comunitaria relativa alla completa separazione della gestione della rete e dei treni. Inoltre, dopo la soppressione del CIPET, si pone il problema di creare una sede indipendente (Agenzia per i servizi di trasporto o Consiglio Superiore dotato di suoi organi istruttori) che possa fornire al Ministro pareri motivati sui piani di investimento e sull'attuazione dei programmi e svolga una funzione di regolazione delle attività privatizzate e di quelle che fruiscono di sovvenzioni.

Roma, 28 Giugno 1994

Documento redatto dai professori Mario Del Viscovo (Università di Roma - La Sapienza), Ugo Marchese (Università di Genova), Sandro Petriccione (Istituto universitario navale di Napoli), Pier Luigi Spaggiari (Università di Parma); conservato e messo a disposizione dalla prof. ssa Marisa A. Valleri (Università di Bari).