

COMUNICATO STAMPA

giornata-studio/convegno

POLITICHE DI LIBERALIZZAZIONE E PRIVATIZZAZIONE
DEL TRASPORTO FERROVIARIO IN ITALIA.
RILANCIO O SMANTELLAMENTO DI UN SETTORE STRATEGICO ?

29 Aprile 2010

ORE 09.00 – 17.00

Polo delle Scienze Sociali di Firenze, Via delle Pandette 21
Aula Magna – Edificio D6

SE IL MERCATO SOSTITUISCE IL SERVIZIO

Dalla Rivista *ancora* IN MARCIA e nei documenti OrSA su Ferrovie dello Stato si evince con chiarezza quale sia l'orientamento strategico e "culturale" in merito alla sorte del sistema ferroviario italiano perseguito, oltre ovviamente che dalle autorità politiche, dalla dirigenza del gruppo. È noto come nella strategia di privatizzazione-liberalizzazione dei settori chiave dell'economia nazionale i trasporti occupino allo stato attuale una posizione di spicco dopo le tornate devastatrici degli anni '90 che hanno interessato settori quali il sistema bancario, l'energia, le telecomunicazioni.

Oggi tocca ai trasporti assieme all'acqua e, in maniera ancora fortunatamente parziale, ai due cardini dello stato sociale tradizionale: il sistema pensionistico e la sanità. La strategia che emerge prepotentemente e con nitida chiarezza dalle Riunioni dei Dirigenti di Gruppo, tenutesi a Rimini e a Roma, emerge dalle parole dell'AD di Ferrovie dello Stato che, impiegando il tipico linguaggio d'impresa, nella sostanza sostiene che il futuro di ferrovie dello Stato sia nel mercato, nella competizione tra diversi attori che operino in un mercato non solo liberalizzato all'interno ma aperto alla concorrenza degli operatori esteri. Da qui si prefigurano scenari di assalto ai mercati esteri da parte della compagnia nazionale al fine di ricercare profitti (peraltro l'Italia è attualmente l'unico paese ad avere realmente e sciaguratamente aperto il "mercato ferroviario" a competitori stranieri senza alcuna reciprocità nel resto dei paesi UE chiave). Si noti la totale incompatibilità tra l'idea di gestione di un servizio pubblico e l'insensata propensione ad investire in mercati esteri (in un settore che dovrebbe invece essere legato al 100% alla sua missione territoriale in loco).

Competizione in un mercato liberalizzato e aperto da un lato e insistenza sulla necessità di offrire servizi remunerativi sul piano dei profitti dall'altro, laddove l'utilità sociale viene relegata in secondo piano con l'arbitraria e soprattutto ingannevole distinzione tra servizi a mercato e servizi universali.

È proprio questo, d'altronde, il punto essenziale dell'impostazione generale: senza giungere a negare residuali finalità di servizio pubblico universale, si scava tuttavia un solco che erode poco a poco il senso stesso di servizio destinato a un'esigenza imprescindibile di una collettività (come lo sono i trasporti), in nome di una presunta gestione di mercato, presunta poiché come sempre il liberismo si esplica con tutte le sue contraddizioni intrinseche. Il servizio ferroviario è per sua natura remunerativo, dal punto di vista puramente economico, solo su alcune tratte e non remunerativo su altre. La privatizzazione-liberalizzazione verrà chiaramente attuata per le tratte remunerative mentre allo Stato (ovvero a noi tutti) resterà la responsabilità della gestione delle tratte "in perdita", senza alcuna compensazione o beneficio derivante dalle tratte liberalizzate e cedute poco a poco agli operatori privati. Ai privati il profitto e alla collettività la copertura dei buchi. Una logica perversa che domina anche settori quali il sistema pensionistico (con il ruolo dello Stato di garante dei fallimenti dei fondi pensione privati) e che segna particolarmente questa fase economica di profonda crisi in cui lo Stato interviene ad hoc per ripianare i debiti dei privati o ridurre i rischi. Uno Stato che da imprenditore attivo diventa quindi "tappa-buchi" passivo, a tutto danno delle tasche dei contribuenti!

In conclusione, due elementi emergono dalle future strategie previste per il trasporto ferroviario italiano.

Il primo elemento è l'idea errata e pericolosa per cui la liberalizzazione e la concorrenza produrrebbero un miglioramento dei servizi. Idea errata *in primis* per la particolarità strutturale del settore ferroviario naturalmente incline ad una gestione monopolistica pubblica, ed errata altresì per il pregiudizio, tutto ideologico, per cui la maggiore efficienza ed efficacia sarebbero ottenibili solo sotto la spinta di una concorrenza tra operatori (quando è invece chiaro che l'efficienza è conseguibile attraverso pratiche di controllo, responsabilizzazione, investimento pubblico mirato e pianificazione industriale strategica).

Il secondo elemento è l'evidente aspetto truffaldino della cessione al mercato, che vede lo Stato occuparsi dei servizi chiamati opportunisticamente universali (in verità non profittevoli) mentre il privato, in regime di pseudo-concorrenza (che nei fatti non sarebbe altro che un oligopolio organizzato in cartello) gestisce le tratte che fruttano ed in più si lancia in spericolate campagne di conquista dei mercati esteri.

Firenze, 27 aprile 2010

SINDACATO OrSA

Rivista *ancora* IN MARCIA