DIRITTO E FERROVIE:

LA DICOTOMIA PUBBLICO-PRIVATO

II parte (*)

di Valter Guadagno

2. L'ENTE F.S.

2.1. I nuovi orientamenti europei e la nascita dell'Ente.

La privatizzazione in ferrovia non è avvenuta improvvisamente ma per stadi. Il problema ferroviario, in realtà, non ha colpito soltanto l'Italia ma è un fenomeno verificatosi su scala mondiale. Anche negli Stati Uniti, dove vi erano numerose Compagnie private, un tempo ben prospere, già prima della seconda guerra mondiale si era notato un costante calo dei traffici a motivo della concorrenza stradale ed aerea.
Le ferrovie europee, pure se in maniera più ridotta rispetto all'Italia, soffrivano di una crescente crisi. Per porre un freno alla stessa intervenne addirittura la Comunità europea la quale emanò la Decisione Consiglio CEE n. 327/1975 del 20 maggio 1975 secondo la quale le ferrovie comunitarie avrebbero dovuto orientarsi verso il recepimento dei seguenti consigli:

a) Distinzione del patrimonio, del bilancio e della contabilità dell'Azienda da quelli dello Stato;
b) Gestione dell'Azienda secondo le regole del mercato;
c) Trasparenza negli interventi motivati da ragioni d'interesse pubblico;
d) Attribuzione all'Azienda di capacità finanziaria e TARIFFARIA autonoma;
e) Valutazione degli investimenti ispirati ai principi delle imprese industriali e commerciali.

Per quanto riguarda il primo punto, non c'è nulla da rilevare perché col sistema dell'Azienda Autonoma, di fatto esso già veniva integralmente osservato.
Il secondo punto, invece, era in contrasto con quanto fin allora effettuato in Italia: non più assunzioni a tutto spiano, non più commesse a pioggia, forse anche le tariffe avrebbero dovuto adeguarsi alle mutevoli realtà del mercato.

(*) La prima parte dell'articolo è stata pubblicata sul n.6/7-2008 di AF, alle pagine 11-16.