

## Privatizzazioni: socialità e strategicità

Giacomo Borruso

RETTORE DELL'UNIVERSITÀ DI TRIESTE

L'argomento della privatizzazione di attività trasportistiche sta ricevendo crescente attenzione, a dire il vero più nelle dichiarazioni di intenzione che in termini di effettivo avvio di processi di trasformazione della situazione esistente. È comunque evidente e indiscutibile che qualcosa si sta muovendo, che un processo evolutivo si è avviato, presumibilmente senza possibilità di ripensamenti o riconsiderazioni. Credo non vi sia motivo di rammaricarsi per tale orientamento nella misura in cui da esso scaturiscano scelte in grado di portare in un settore vitale per l'economia del paese più attenzione nei confronti dell'allocazione delle risorse (scarse) disponibili e maggiore efficienza.

Ho avuto la felice opportunità di affrontare questi argomenti, in anni che purtroppo si vanno allontanando con due illustri esponenti dell'accademia dei Trasporti i professori Fontanella e Santoro, accanto ai quali ho realizzato il mio processo di formazione scientifica: dai due citati personaggi, interpreti al livello più elevato di due differenti impostazioni ideologiche (quella socialista e quella liberale), ho appreso una lezione unitariamente impartitami, che reputo fondamentale, e che concerne termini e riferimenti entro cui le attività trasportistiche vanno considerate e valutate: di esse, da qualunque angolo visuale le si consideri, non può venire trascurato e negletto il rilevante impatto sociale e le notevoli implicazioni e connessioni che esse hanno con tutti i comparti individuabili in un sistema economico.

Il settore dei trasporti diviene quindi elemento strategico e decisivo nella definizione della politica economica e sociale di un paese.

Siamo tutti consapevoli che, partendo da tale ineccepibile assunto, molte scelte infelici e discutibili sono state realizzate nel nostro paese, da cui sono derivati spreco di risorse,

inefficienza e arretratezza complessiva del sistema dei trasporti italiano.

È bene quindi che una certa logica venga superata e che si avvii e si rea-

lizzi un piano, possibilmente rapido, di razionalizzazione del settore che non può che passare attraverso processi di privatizzazione, quanto meno di certe sue parti significative.

Ma è proprio con riferimento a tali processi che riteniamo utile formulare alcune considerazioni, richiamandoci a quanto poc'anzi rilevato con riferimento a due tematiche di particolare rilevanza: l'aspetto di socialità e quello di strategicità del sistema dei trasporti.

Per quanto concerne la socialità vorrei riferirmi prioritariamente al trasporto di persone per rilevare che una concreta attenzione va riservata all'aspetto qualitativo del servizio, nonché alle esigenze delle categorie di utenti più deboli, e meritevoli quindi di adeguata tutela.

Siamo consapevoli del fatto che, in questo settore (in particolare per i trasporti pubblici su gomma) la situazione attuale è ben lungi dal potersi considerare soddisfacente ma non vorremmo che l'affidamento di servizi per periodi molto lunghi inducesse le imprese che se lo fossero aggiudicato attraverso gare in cui aspetto decisivo fosse il contenimento dei costi, a interpretare il loro ruolo esclusivamente in termine di conseguimento di cogenti obiettivi aziendali.

Tale atteggiamento, pur giustificato sotto taluni aspetti, potrebbe tradursi nello scadimento del servizio, nell'assenza di programmazione di medio-lungo periodo, nella disattenzione verso nuove tecnologie trasportistiche più attente nei confronti delle esigenze degli utenti e della tutela dell'ambiente.

Il secondo aspetto su cui vorremmo brevemente soffermarci è quello che abbiamo definito strategicità.

Non v'è dubbio in effetti che ai fini dell'impostazione e dell'attuazione della politica economica di un paese la realizzazione del sistema infrastrutturale, ma anche la sua gestione, abbiano un ruolo decisivo.

Ed è appunto sulla gestione che si sta da qualche tempo incentrando l'attenzione al fine di reperire soluzioni più adeguate per conseguire una maggiore efficienza; tralasciando il riferimento al comparto ormai consolidato delle autostrade, le attenzioni maggiori si sono manifestate verso talune infrastrutture puntuali (porti o parti significative di essi). In tempi non lontani verrà peraltro affrontato il problema della gestione della rete ferroviaria o di talune specifiche quote di essa.

Anche in questi casi l'aggiudicazione delle concessioni non può che passare attraverso gare o procedure analoghe di assegnazione, aperte ovviamente anche a imprese operanti in altri paesi comunitari.

È sull'esito delle prime procedure di aggiudicazione che vorremmo, in conclusione, fare talune osservazioni.

A scanso di equivoci vorrei precisare di essere un europeista convinto e di ritenere obiettivo primario per il nostro paese quello di rimanere saldamente e decisamente legato all'Unione Europea.

Non ho quindi alcun motivo di dolermi se infrastrutture di rilievo nell'ambito del

nostro paese, quali l'aeroporto di Napoli e il terminal container di Trieste, sono state attribuite a imprese provenienti dal oltre confine (rispettivamente all'inglese BAA e all'olandese ECT): non può infatti sfuggire l'importanza di entrare in networks internazionali e, in entrambi i casi, di spostare più a sud il baricentro degli interessi trasportistici comunitari.

La sola cosa che desta in me qualche perplessità e che mi induce a qualche preoccupata riflessione è la mancanza di reciprocità: non vedo cioè analoga disponibilità da parte dei nostri principali partners europei a spossessarsi del controllo di parti importanti del loro sistema trasportistico.

Escludendo che il nostro sentimento europeistico sia superiore a quello dei nostri partners, non restano che due ipotesi, probabilmente vere entrambe:

- che gli altri paesi europei siano più fortemente interessati a mantenere il controllo sul proprio sistema dei trasporti;
- che le imprese di trasporto operanti in tali paesi siano più competitive delle nostre.

Sono queste le considerazioni che destano in me qualche preoccupazione, forse eccessiva, nell'ottica di una inarrestabile apertura del mercato europeo dei trasporti.

*Giacomo Borruso*