

# Tratti fisionomici odierni delle Ferrovie dello Stato

Giuseppe Fontanella

PROFESSORE ORDINARIO DI ECONOMIA DEI TRASPORTI

*Abbiamo ricevuto con estremo piacere un articolo del Prof. Fontanella, al quale abbiamo riservato la collocazione che, in genere, viene attribuita all'editoriale.*

*L'attenzione del Prof. Fontanella nei confronti della nostra giovane rivista è per noi motivo di viva soddisfazione perché, pur consapevoli di essere appena all'inizio di un lungo e difficile cammino, la interpretiamo come incoraggiamento a proseguire nel nostro impegno.*

GIACOMO BORRUSO

NOTA RICEVUTA NEL GIUGNO 1996

Come si presenta oggi, nei suoi tratti salienti, la fisionomia delle Ferrovie dello Stato?

Credo che valga la pena di darvi uno sguardo, dato che sono ormai trascorsi più anni dal tempo in cui le F.S. hanno mutato struttura istituzionale. Nel senso che è stata attuata la trasformazione in società per azioni di quello che era l'Ente F.S., con l'implicazione che è stata poi assentita, a favore della nuova società, la concessione statale di 70 anni avente per oggetto:

- l'esercizio del servizio ferroviario di trasporto pubblico, nonché dei servizi integrativi e/o sostitutivi, sulla rete già esercitata dall'Ente Ferrovie dello Stato;
  - l'esercizio del servizio di traghettamento tra terminal ferroviari;
  - la progettazione e la costruzione di nuove linee ed impianti nonché il potenziamento di quelli esistenti;
  - la programmazione, la costruzione e l'esercizio del sistema italiano Alta Velocità;
- e con l'intesa che la F.S.- S.p.A. potrà chiedere al Ministero dei Trasporti e della Navigazione l'autorizzazione a svolgere le attività concesse non in proprio ma per il tramite di società controllate.

Inoltre, per realizzare gli obiettivi di riorganizzazione dei sistemi di trasporto delle aree regionali e locali, potrà partecipare a società appositamente costituite tra i soggetti pubblici e privati interessati, conferendo alle stesse,

previa autorizzazione del ministro, idonee subconcessioni.

E' stato pur previsto che il Ministro dei Trasporti e la società concessionaria debbono stipulare, per tutto il periodo di vigenza della concessione, uno o più contratti pubblici aventi per oggetto:

- la quantità e la qualità delle linee da destinare al servizio di trasporto ferroviario;
- la quantità e qualità dei servizi di trasporto con le relative norme di continuità, regolarità e capacità;
- la quantità e la qualità dei servizi di trasporto complementari nonché di quelli a tariffe e condizioni imposte;
- l'orario dei servizi

viaggiatori nonché gli adeguamenti dei servizi stessi alle reali esigenze;

- il prezzo delle prestazioni contrattuali.

Debbono altresì stipulare, per tutto il periodo della concessione, uno o più contratti di programma aventi per oggetto:

- i criteri contabili, economici e tecnici di gestione dell'infrastruttura ferroviaria;
- gli obblighi rispettivamente a carico delle parti per il mantenimento dell'esercizio delle linee e degli impianti;
- gli investimenti strutturali e le modalità di contribuzione dello Stato;
- la gestione del piano di ristrutturazione della società;
- la gestione del fondo speciale per i debiti con oneri a carico dello Stato.

Tutti sanno che, successivamente, sono stati posti in essere e perfezionati sia il contratto