

DAI PIONIERI ALLA TAV L'ECONOMIA DEI BINARI

Non a caso le prime linee furono costruite da privati che ne traevano un vantaggio economico: dai treni merci destinati al trasporto del carbone in Inghilterra nel 1825 alla Napoli-Portici del 1839 per i passeggeri

CARLO LOTTIERI

Ormai da un paio di secoli il treno rappresenta un elemento cruciale della nostra società. Il mondo è interconnesso non soltanto grazie ai voli low cost e alla rete telematica, ma continua ad esserlo anche a questo mezzo di trasporto, che in passato ha reso possibile lo sviluppo industriale (favorendo il crollo dei costi delle risorse naturali e dei prodotti di fabbrica) e in qualche modo ha posto fine a un mondo di comunità chiuse.

La realtà che ci circonda deve molto al treno, come si capisce immediatamente se si pone mente all'immigrazione di massa. Milano non sarebbe la città che è senza quel massiccio spostamento di lavoratori e famiglie che fu favorito dal trasporto su ferro. I lavoratori e le famiglie che negli anni Cinquanta lasciarono il Mezzogiorno per rifarsi una vita al Nord e che fecero la metropoli che oggi conosciamo (quella degli Jannacci e degli Abatantuono) avevano i loro primi contatti con Milano in stazione Centrale. Scendevano dalle carrozze con le loro valigie di cartone e iniziavano un'avventura che li avrebbe portati a portare un contributo fondamentale, con il loro lavoro e quello dei

loro figli, alla costruzione del capoluogo lombardo.

Il treno ha ridefinito la società, ma oltre a ciò ha pure contribuito a riformulare il diritto: e non sempre in termini positivi. In una realtà come quella statunitense, ad esempio, l'affermarsi delle ferrovie ha portato i tribunali ad attenuare la tutela della proprietà privata. La posa dei binari e la circolazione dei convogli, infatti, furono accompagnati dall'affermarsi di due potenze simboliche quasi irresistibili: da un lato, il progresso industriale che i nuovi trasporti favorivano e, dall'altro, una visione del bene comune che spingeva ad anteporre l'interesse generale ai diritti dei singoli.

Tutela attenuata

Quando si avviò la progettazione delle grandi linee ferroviarie fu insomma chiaro che la proprietà, tradizionalmente al centro della tradizione giuridica, stava entrando in crisi. Perfino in una società come quella americana l'avversione all'esproprio iniziò a venire meno, poiché veniva a emergere una giurisprudenza non sempre equanime. Tanto per fare un esempio, nelle controversie connesse ai campi dan-

neggiati dagli incendi (la cui causa erano le scintille dei treni di passaggio) in moltissimi casi i tribunali si schierarono dalla parte delle compagnie ferroviarie, la cui attività non poteva essere bloccata né ostacolata. Se Enrico IV poteva dire che Parigi vale bene una messa, analogamente per quei giudici affascinati dall'avvento dei treni a vapore era chiaro che la tutela della proprietà doveva essere attenuata: perché altrimenti - questa era la tesi - l'intera società avrebbe pagato un prezzo troppo alto.

Dopo avere riconosciuto l'eccezionale utilità dei trasporti su ferro, la società del diciannovesimo secolo si orienterà rapidamente verso la statizzazione del settore.

A questo proposito, bisogna ricordare che le ferrovie nascono quali aziende private e frutto di attività imprenditoriali. La prima società che utilizzò locomotive a vapore per spostare passeggeri e merci fu la britannica Stockton & Darlington Railway, che nel 1825 cominciò a realizzare profitti trasportando fino a Stockton il carbone della contea di Durham, che in passato era spostato da cavalli da so-

ma. Un'analogia origine privata hanno avuto analoghe iniziative in altre parti del mondo, a partire dall'Italia stessa.

Primo tratto

Com'è noto, il primo tratto ferroviario italiano fu la Napoli - Portici, in quello che allora era il Regno delle Due Sicilie. Si ricorda meno, però, che questa tratta fu costruita e gestita da una società privata, la Bayard et De Vergès, che era stata costituita a Parigi nel 1837. Anche una linea tuttora molto importante come la Milano - Venezia fu realizzata da una società privata, quando il Lombardo-Veneto era parte dell'Impero austriaco. Ancor prima dell'unificazione italiana, però, l'azienda fu nazionalizzata.

Furono molti fattori a spingere in quella direzione. In primo luogo, fin dall'inizio le ferrovie furono concepite come "grandi opere" che esigevano permessi e concessioni di varia natura, così che la loro realizzazione fu ripetutamente condizionata dal favore dei governanti. Oltre a ciò, c'è il fatto che molti progetti di nazionalizzazione delle ferrovie furono accompagnati da preoccupazioni di carattere milita-

re: a Vienna (e lo stesso valeva per gli altri governi) si era consapevoli che il controllo governativo delle ferrovie permetteva di poter gestire la società intera – specie nel caso di un conflitto – con maggiore facilità.

Un po' alla volta, di conseguenza, le strade ferrate diventavano statali e anche le società che gestiscono i trasporti: dei passeggeri come delle merci. Il progressivo venir meno delle società ferroviarie private non può stupire, se si considera che soprattutto nel corso del Novecento quasi ogni area della vita sociale è un po' alla volta posta sotto il controllo dei poteri pubblici.

Nel corso del ventesimo secolo, dunque, dire "ferrovie" significa dire "treni di Stato". La situazione iniziò un po' a cambiare negli anni Ottanta del secolo

passato, quando il Regno Unito della signora Thatcher avviò quel processo di liberalizzazione che aprì la strada alla nascita di imprese private in concorrenza. Da allora anche da noi s'è iniziato a comprendere come i servizi ferroviari possano essere tanto migliori (in termini di qualità e di prezzo) quanto più sono realizzati entro un quadro competitivo. Questo ha permesso la nascita di qualche impresa privata (soprattutto NTV, che gestisce i servizi di Italo Treno), anche se la mano pubblica resta preminente e condizional'intero settore.

Un vero mercato dei servizi ferroviari oggi in Italia non c'è per una ragione assai semplice: la stretta connessione tra la proprietà delle infrastrutture (a partire dai binari) e quella della principale società di trasporto.

La holding Ferrovie dello Stato, infatti, è un'azienda di Stato che controlla un gran numero di attività, tra cui anche Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana. In tal modo qualunque soggetto privato si trova a utilizzare un'infrastruttura che, per ragioni evidenti, non è imparziale di fronte a tutti i soggetti che competono tra loro per offrire servizi di trasporto.

Caso specifico

Questa tensione tra pubblico e privato, tra logiche d'impresa e interessi politici, è anche al fondo del dibattito sul Tav. In apparenza saremmo di fronte allo scontro tra chi è favorevole al progresso e chi invece difende l'incolumità della natura. Le cose, però, sono più complicate.

Nel gruppo degli analisti che sostengono come la Tav Torino

– Lione non passi l'esame dei costi e dei benefici vi sono anche ricercatori persuasi che le ferrovie siano utili e importanti, che l'uomo abbia bisogno del progresso e che la rivoluzione industriale sia stata molto positiva. Sul caso specifico di questa grande opera, però, pensano che si stia per spendere una massa esorbitante di denaro per ottenere un risultato modesto, su una tratta per nulla destinata a crescere in maniera adeguata.

Se il servizio ferroviario fosse rimasto in mano ai privati e soprattutto se fossero private le infrastrutture, a interrogarsi sull'opportunità degli investimenti oggi sarebbero imprenditori chiamati a rischiare i loro soldi in questa impresa. Molte delle tensioni che sul tema dividono la nostra società, in quel quadro, verrebbero meno.

L'AUTORE

FILOSOFO LIBERALE INSEGNA A LUGANO



Carlo Lottieri

Carlo Lottieri è un filosofo liberale classico, esperto di economia. Ha studiato a Genova, Ginevra e Parigi, dove ha ottenuto un dottorato di ricerca sotto la guida di Raymond Boudon. Insegna Dottrina dello Stato alla Facoltà di Giurisprudenza di Siena. Dal 2011 è pure docente di Filosofia delle scienze sociali e Filosofia del diritto all'Istituto di filosofia applicata della Facoltà di teologia di Lugano. Nel 2003, insieme ad Alberto Mingardi e Carlo Stagnaro ha dato vita all'Istituto Bruno Leoni, un istituto che si ispira alla tradizione intellettuale di Luigi Einaudi e Sergio Ricossa. Da anni è collaboratore de "Il Giornale" e de "La Provincia". Tra i suoi libri: "Denaro e comunità" (Guida, 2000), "Le ragioni del diritto. Libertà individuale e ordine giuridico nel pensiero di Bruno Leoni" (Rubettino, 2006); "Credere nello Stato?" (Rubettino, 2011); "Liberali e non. Percorsi di storia del pensiero politico" (La Scuola, 2013), "Guglielmo Ferrero in Svizzera. Legittimità, libertà e potere", (Studium, 2015), "Un'idea elvetica di libertà. Nella crisi della modernità europea" (La Scuola, 2017).



Nel corso del Ventesimo secolo dire "ferrovie" significa dire "treni di Stato"



La Stazione Centrale primo contatto con Milano per gli emigranti anni '50 come in "Rocco e i suoi fratelli"