

# LE FERROVIE BRITANNICHE

**DAL SOCIALISTA CLEMENT ATTLEE AL NEW LABOUR  
TONY BLAIR, AL CONSERVATORE DAVID CAMERON**

**Lodovico Sonego**

Ottobre 2014. Pordenone

Il documento riflette esclusivamente le opinioni dell'autore

senza impegnare l'Associazione Norberto Bobbio

[www.associazionebobbio.it](http://www.associazionebobbio.it)

info@associazionebobbio.it



L'esperienza delle ferrovie inglesi viene spesso citata nel dibattito italiano come esempio negativo. Ci si riferisce al caso britannico assumendolo come la dimostrazione che le privatizzazioni volute da Margaret Thatcher hanno prodotto effetti negativi e, segnatamente, danneggiato il trasporto ferroviario. Questa breve scheda desidera riassumere i nodali punti evolutivi dell'organizzazione del sistema ferroviario britannico dal secondo dopoguerra ad oggi.

### Dal 1948 ad oggi

Il sistema ferroviario britannico ha conosciuto una fase di forte sviluppo nel corso del XIX secolo sulla base di una molteplicità di operatori dell'infrastruttura e del servizio. La prima guerra mondiale spinge il governo ad esercitare un forte controllo sull'intero sistema per ragioni militari, si introducono in questo modo significativi elementi di coordinamento e sinergia in un assetto fortemente frammentato. Nel corso degli anni venti un processo di concentrazione riduce a quattro gli operatori ferroviari del paese ( Big Four) e tale organizzazione attraversa l'intera fase del secondo conflitto mondiale.

<b>Clement Attlee</b> laburista 26.7.1945/26.10.1951	<p><b>1948 - 1990</b></p> <p><u>1948</u>. Le ferrovie (Big Four) vengono nazionalizzate sulla base del Transport Act del 1947<sup>1</sup> varato dal governo laburista di Clement Attlee, il sistema viene affidato ad un neocostituito ente di stato (British Transport Commission BTC) che non è solo il proprietario pubblico dell'organizzazione ferroviaria ma avrebbe anche dovuto organizzare un sistema di pianificazione centralizzata di ogni forma di trasporto evitando la concorrenza. La denominazione della società ferroviaria di stato è <b>British Rail</b>. Il sistema ferroviario vive alterne fortune, ma con una tendenza alla marginalizzazione nel contesto del trasporto, sino alla svolta del 1994.</p>
<b>Winston Churchill</b> conservatore 26.10.1951/6.04.1955	
Antony Eden conservatore 6.04.1955/10.1.1957	
<b>Harold Macmillan</b> conservatore 10.01.1957/19.10.1963	
<b>Alec Douglas Home</b> conservatore 19.10.1963/16.10.1964	
<b>Harold Wilson</b> laburista 16.10.1964/19.06.1970	
<b>Edward Heath</b> conservatore 19.06.1970/4.03.1974	
<b>Harold Wilson</b> laburista 4.03.1974/5.04.1976	
<b>James Callaghan</b> laburista 5.04.1976/4.05.1979	
<b>Margaret Thatcher</b> conservatrice 4.05.1979/28.11.1990	

<sup>1</sup> Vedi [http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG\\_Act1947.pdf](http://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG_Act1947.pdf).

<p style="text-align: center;"><b>John Major</b> conservatore 28.11.1990/2.05.1997</p>	<p style="text-align: center;"><b>1990 - 2014</b></p> <p><u>1994</u>. Il governo conservatore di John Major privatizza British Rail con il British Coal and British rail Act<sup>2</sup> del 1993. Si attribuisce di solito la privatizzazione a Margaret Thatcher che in realtà non la ha mai voluta. La rete e le rimanenti infrastrutture sono conferite nella neocostituita <b>Railtrack</b>, il servizio viene dato in concessione ad altri operatori privati.</p> <p><u>1996</u>. Railtrack viene costituita il 1 aprile del 1994 e venduta a privati il 20 maggio 1996<sup>3</sup>.</p> <p><u>2000</u>. Il primo intervento sul sistema ferroviario dei laburisti al governo è del 2001 con il Transport Act<sup>4</sup> del 2000. Le prime assegnazioni economiche del governo britannico in favore di Railtrack sono del 2001, in precedenza le uniche sovvenzioni sono in favore delle aziende che operano il servizio passeggeri e cargo.</p> <p><u>2001</u>. Railtrack viene messa in amministrazione controllata dal governo (Administration) il 7 ottobre 2001 ed esce da tale condizione il 1 ottobre 2002, il giorno 3 ottobre la società <b>Network Rail</b> si sostituisce in gran parte alle funzioni di Railtrack.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Tony Blair</b> laburista 2.05.1997/27.06.2007</p>	
<p style="text-align: center;"><b>Gordon Brown</b> laburista 27.06.2007/11.05.2010</p>	
<p style="text-align: center;"><b>David Cameron</b> conservatore 11.05.2010/ .....</p>	

## Oggi

Network Rail possiede e gestisce l'infrastruttura ferroviaria britannica che include 33.500 chilometri di binari, 9.000 passaggi a livello, 40.000 tra gallerie e ponti, possiede 2.500 stazioni 17 delle quali sono gestite direttamente mentre le rimanenti sono affittate alle aziende che operano il servizio ferroviario. L'infrastruttura viene utilizzata per la circolazione di 25.000 treni al giorno.

La natura di Network Rail non è facilmente identificabile se si considerano le differenze tra l'ordinamento giuridico italiano e quello britannico. NR è stata organizzata nel 2002 come società privata senza azionisti e con il beneficio di sussidi pubblici consistenti: il 64% dei ricavi giunge infatti da trasferimenti del bilancio statale, il 34 % deriva dalla vendita delle tracce, il 4% dalla messa a reddito del patrimonio immobiliare. NR non distribuisce dividendi non avendo azionisti ma si prefigge un margine gestionale netto. Secondo

<sup>2</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/2/enacted>

<sup>3</sup> Dal 1997 al 2000 le ferrovie britanniche incorrono in tre gravi incidenti ( Sauthall, Landbroke Grove, Hatfiel) con un totale di 42 morti e 729 feriti. I tre casi provocano una profonda impressione nell'opinione pubblica nazionale ed estera e un ripensamento sulle strategie di privatizzazione che vengono sottoposte a verifica. L'esito di tali approfondimenti conferma seri errori gestionali e strategici.

<sup>4</sup> [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/pdfs/ukpga\\_20000038\\_en.pdf](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/pdfs/ukpga_20000038_en.pdf)

L'ordinamento britannico NR è un arm's length body, soggetto che si avvicina per certi versi alla fondazione dell'ordinamento italiano.

NR gode di ampia autonomia gestionale e risponde a due distinte autorità: l'Office of the Rail Regulator (ORR) e la Strategic Rail Authority (SRA). Dover essere accountable nei confronti di due separate e a volte contrastanti autorità ha comportato problemi soprattutto nella fase iniziale.

La gestione è affidata al board of directors composto da un chief executive director e da quattro executive directors alle sue dipendenze. Nel board vi sono inoltre sei non executive directors che hanno il compito di assicurare che gli executive operino sulla base della strategia loro assegnata.

NR non ha azionisti e il loro ruolo viene sostituito dai Network Rail Public Members il cui numero varia da trenta cinquanta, in questo momento sono quarantuno. Il Dipartimento dei Trasporti è esso stesso un member in base all'atto costitutivo di NT. Ciascun member ha eguale diritto di voto e svolge la funzione di un azionista di una società per azioni. I members sono nominati per un mandato triennale rinnovabile, la nomina avviene su istanza dell'interessato la cui candidatura viene valutata da un soggetto indipendente. Il member non riceve indennità ma solo il rimborso delle spese per la partecipazione alle riunioni.

## 1 September 2014. A u-turn ?

Capita nel dibattito italiano e comunitario di questi mesi che commentatori, anche molto autorevoli e con ruoli istituzionali rilevanti, riferiscano di una ri-nazionalizzazione delle ferrovie britanniche. L'asserzione è priva di fondamento: in primo luogo perché Whitehall non pensa neanche lontanamente a nazionalizzare l'esercizio del trasporto ferroviario merci o passeggeri e perché, d'altro canto, l'infrastruttura è già pubblica essendo stata nazionalizzata sin dal 2001 come si è visto in precedenza. Gli infondati commenti politici nascono da un equivoco che è utile chiarire. Dal primo settembre 2014 NR è stata riclassificata<sup>5</sup> come national body (i commentatori ai quali mi riferisco pensano ci sia stata la nazionalizzazione di un soggetto privato mentre c'è stata solo la riclassificazione di un soggetto già pubblico) e la stampa britannica descrive il cambiamento come una costrizione "in reaction to an EU edict"<sup>6</sup>. Si tratta dei principi contabili di Eurostat per i bilanci dei paesi membri che oltremarica sono mal sopportati come gran parte delle misure comunitarie; tuttavia l'Office of National Statistics si è dovuto adeguare e così il Dipartimento dei Trasporti. NR è infatti finanziata e controllata dallo Stato e pertanto non può più essere considerata un soggetto privato estraneo alla sfera pubblica, ancorché vestita da "fondazione". Al tradizionale legame con lo Stato NR somma da agosto 2014 un cambiamento nelle modalità di reperire i mezzi finanziari: l'approvvigionamento non avverrà più sul mercato ma sarà assicurato direttamente dal Dipartimento del Tesoro<sup>7</sup>. La misura viene presentata come un vantaggio per il contribuente perché riduce i costi. Tutto ciò implica tuttavia l'effetto collaterale di sommare il debito di 34 miliardi di sterline di NR al debito sovrano, cosa non gradita. Non a caso fonti di stampa britanniche attribuiscono al governo la volontà di trovare un modo per aggirare<sup>8</sup> l'effetto dei cambiamenti contabili sul debito pubblico. Aggiramento ipotizzato nel

---

<sup>5</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/network-rail-framework-agreement>

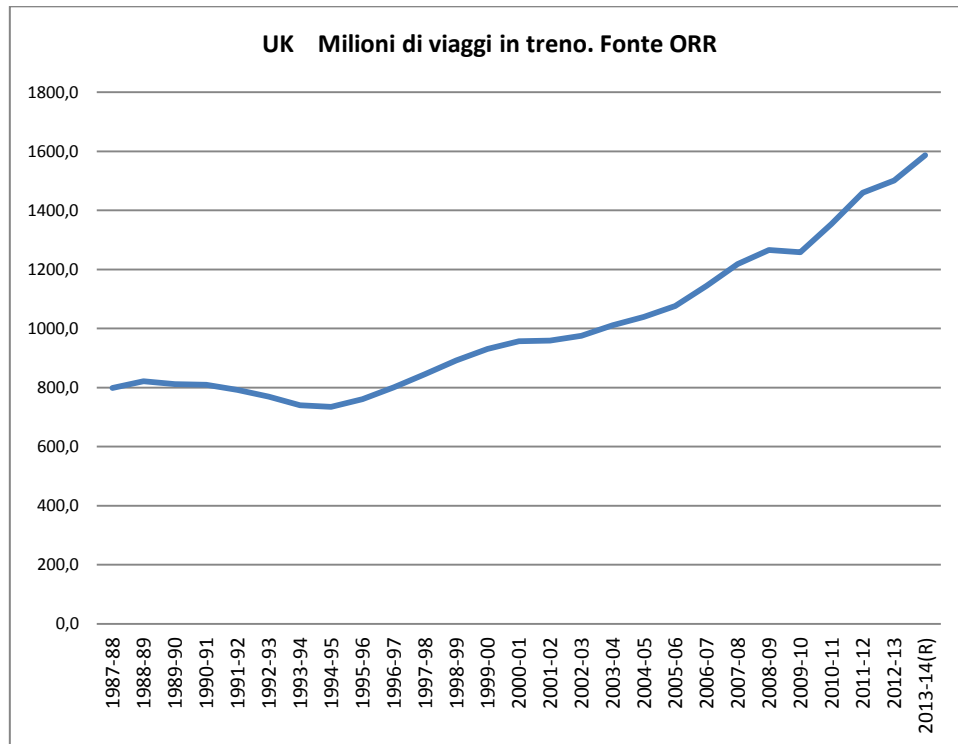
<sup>6</sup> Cfr. DOM BROWNE, *Ministers 'considering u-turn on Network Rail reclassification'*, Financial Times, 14 August 2014.

<sup>7</sup> Cfr. DOM BROWNE, *Network Rail to save cash by borrowing directly from Govt*, Financial Times, 17 July 2014.

<sup>8</sup> Cfr. *Creative ways sought to shift Network Rail debt off UK balance sheet*, Financial Times, 13 August 2014. Il quotidiano della City attribuisce esplicitamente al governo tentativi creativi volti a non contabilizzare il debito di NT, controllata Dipartimento dei Trasporti e finanziata da quello del

corso del prossimo biennio su modello di quanto fatto per analoga situazione con la Highways Agency. Dunque nessun u-turn, il sistema ferroviario britannico rimane quello che conosciamo: infrastruttura pubblica, servizio privato.

Figura 1. Il trasporto passeggeri dal 1987 al 2013



Tesoro, in quello dello Stato: "Ministers and officials are exploring ways to get around the accounting changes that would see Network Rail's £34bn added to the public's balance sheet, according to the Financial Times. [...] The FT quoted a source saying: "The idea is to get it off balance sheet again in two years. There will be a real keenness to work with Network Rail to get it off balance sheet very quickly.".