

«Privatizzare le Fs? Noi siamo pronti»

L'ad Moretti: «Per ora il governo non ci ha dato indicazioni». Ma l'operazione sarebbe molto difficile

Paolo Stefanato

■ Le Ferrovie dello Stato appartengono per il 100% al Tesoro e periodicamente - specie in tempi di crisi - riaffiora l'idea di privatizzarle, almeno in parte. Ieri, a Rimini, l'ad del gruppo Mauro Moretti (da pochi giorni confermato per il suo terzo mandato triennale) ha affermato il suo pensiero: «Noi siamo pronti. Il governo non ha dato ancora alcuna indicazione. Ma in questi anni abbiamo preparato tutto ciò che era necessario, visto che abbiamo messo i nostri bilanci a standard internazionali, abbiamo avuto il rating, abbiamo una situazione patrimoniale e finanziaria buona e quindi siamo in grado di poter dare soddisfazioni».

Quel «siamo pronti» non si-

gnifica tuttavia che la privatizzazione delle Fs sia dietro l'angolo. Prima va identificato che cosa si vuol aprire al capitale privato, presupposto per stabilire un valore: l'intero gruppo? Singole società? E, soprattutto, bisogna decidere se l'infrastruttura (cioè la rete, appartenente a Rfi) debba restare pubblica o no: di tutto ciò, per ora, non c'è nessuna traccia di un progetto. E vivo è il ricordo del caso inglese, dove lo Stato si ritirò completamente: il risultato fu incremento degli incidenti, aumento dei biglietti, perdita di efficienza, e la conseguenza fu che la rete tornò pubblica. Nel gruppo Fs, composto di una quindicina di società, le più importanti sono Trenitalia (che comprende Alta velocità, lunga percorrenza, trasporto regionale e merci), e Rfi. Due esempi di so-

cietà con quote private esistono già: sono Grandi Stazioni e Cento Stazioni, nelle quali Fs ha tenuto la maggioranza ma ha ceduto la gestione.

Non c'è dubbio comunque che per una privatizzazione - verosimilmente parziale - delle Fs i tempi siano maturi. Almeno per tre motivi: primo, i conti del gruppo nel 2012 hanno chiuso in utile per il quinto anno consecutivo: 380 milioni contro i 285 del 2011. Secondo, il successo del bond emesso in luglio: sono stati collocati 750 milioni a fronte di una domanda di 3,6 miliardi, con il 60% delle richieste arrivate dall'estero. Questo significa che la reputazione del gruppo è internazionale e di alto profilo (altri 750 milioni saranno collocati entro l'anno, forse in ottobre). Terzo, le grandi privatizzazioni del

passato (energia, tlc) sono sempre state precedute dall'istituzione di un'autorità e quella dei trasporti dovrebbe presto diventare operativa.

Ma la domanda che tutti si pongono è: quanto valgono le Ferrovie? Quanto potrebbe incassare lo Stato? Ebbene, la risposta non c'è. E la stessa azienda, che pur per Moretti è «pronta», non azzarda né cifre né perimetri. L'unico pezzo di grande valore è l'Alta velocità, che fa parte di Trenitalia, e che qualcuno azzarda potrebbe valere 10 miliardi; ma i critici sostengono che essa oggi è valorizzata dal permanente monopolio sulle linee parallele. Trenitalia complessivamente fattura 5.129 milioni con un utile di 206; ma la metà dei ricavi viene da contratti pubblici, e un interlocutore privato complicherrebbe le cose.

LE SOCIETÀ DEL GRUPPO

Trasporti	Infrastrutture	Urbanizzazione	Servizi
Trenitalia	Rfi	Grandistazioni	Fercredit
100%	100%	59,9%	100%
Fs Logistica	Italferr	Netinera	Ferservizi
100%	100%	51%	100%
Busitalia Sita Nord		Centostazioni	Fs sistemi urbani
100%		59,9%	100%

