

FS, BOOM DI PROFITTI FRUTTO DEL MONOPOLIO

» MARCO PONTI

Il bilancio per il 2016 di Ferrovie dello Stato italiane Spa (Fsi), la holding ferroviaria pubblica che fornisce servizi sia passeggeri che merci (con una posizione fortemente dominante di circa il 90% del mercato ferroviario), e che dispone della rete ferroviaria nazionale, appare molto positivo. Profitti netti di quasi 800 milioni di euro, che tornano, per via fiscale o indirettamente in quanto proprietario unico, allo Stato.

Sorvoleremo questa volta sui problemi di una Spa pubblica che fa ampi profitti e contemporaneamente riceve ampi trasferimenti (circa dieci volte tanto) dalla stessa proprietà a cui poi vanno i profitti.

Stando alle dichiarazioni dell'ad Renato Mazzoncini, questi profitti non derivano più so-

prattutto dal settore Alta velocità (una volta la "gallina dalle uova d'oro", visto che ora c'è un concorrente, NTV-Italo, né dal settore merci, dove la concorrenza c'è da anni, ma dai servizi locali e dall'infrastruttura (Rfi). Ciò è derivato dai due settori non esposti alla concorrenza, e destinatari della quasi totalità dei trasferimenti citati.

Nulla vieta che una infrastruttura, "monopolio naturale", generi profitti. Ma questi profitti devono essere "meritati", cioè frutto di innovazione

tecnologica o di efficientamento della gestione, e devono essere temporanei, altrimenti diventano rendite. Anche il profitto di un'impresa esposta alla concorrenza tende a essere temporaneo e basato sulla sua maggior efficienza e innovazione rispetto ai concorrenti.

Chi guida
Renato Mazzoncini. Ad e Direttore generale delle Ferrovie Ansa

L'onere della prova di questa "meritorietà" del profitto in questo caso ovviamente spetta a chi l'interesse pubblico deve difendere, cioè lo Stato (o l'autorità di regolazione responsabile). Fsi è una società per azioni, e non può essere affatto chiamata a fare questa valutazione, pur trattandosi di una questione di importanza cruciale. Ma di valutazioni "terze" e quantitative non vi è traccia.

Il problema dei profitti delle infrastrutture è analogo per quelle autostradali, profitti che risultano essere mediamente straordinari, e quindi dovrebbero preoccupare: ma in questo caso lo Stato sembra averli addirittura "blindati" con contratti concessori pluriennali generosi e neppure conoscibili al pubblico, a causa di uno stupefacente cavillo normativo.

Per il servizio ferroviario locale di trasporto passeggeri, altro settore profittevole per Fsi e privo di concorrenza, la questione è ancora più

complicata: le risorse sono in gran parte di origine regionale (le tariffe sono bassissime, quindi dai pendolari entra molto poco), e sono negoziate da Fsi (più in dettaglio, Trenitalia, una società del gruppo Fsi) con le regioni stesse.

Nemmeno qui tocca a Fsi giustificare i propri profitti. Si possono fare solo delle ipotesi. La prima è che le Regioni negozino in modo scellerato con un interlocutore astuto. Possibile, ma difficile, visto anche che le Regioni lamentano grande scarsità di fondi. Andrebbero esonerate subito "ope legis" dalle trattative. La seconda è che si tratti di un "patto leonino": le Regioni sanno che RFI ha una capacità di influenza politica fortissima sul governo centrale, che quindi non farà mancare mai i finanziamenti necessari alle Regioni stesse per rispettare i contratti con questa impresa (che gli appartiene) per quanto onerosi siano, cosa che concorrenti esterni (privati o stranieri) non potrebbero mai garantire. Una assai poco nobile "partita di giro" che rappresenta una rendita e non un risultato efficiente.



Lo Stato dovrebbe valutare se questi risultati sono meritati. Ma non vi è traccia di valutazioni 'terze' e quantitative