

LA PRIVATIZZAZIONE SENZA CONCORRENZA

» MARCO PONTI

Nella prospettiva che sia messa in vendita una quota di Fs, tutti si precipitano a dichiarare che l'azienda gode di eccellente salute e fa profitti (da Giorgio Santilli sul Sole 24 Ore a Debora Seracchiani). Se ne potrebbe dedurre che l'ipotesi di vendita sia basata sulla necessità di fare cassa, vendendo i "gioielli di famiglia". Ma non è così: il gruppo Fs riceve dallo Stato, in forme dirette e indirette, circa 10 miliardi di euro l'anno, di cui circa 3 per l'esercizio, sui quali calcola i profitti. Se ne ricevesse solo 2 emergerebbe un deficit mostruoso (come per un anno è già successo, poi lo Stato ha provveduto). Si tratta di trasferimenti arbitrari, non commisurati ad alcun traguardo ambientale o sociale misurabile. E la meravigliosa efficientizzazione del gruppo (passato in un paio di decenni da 210.000 addetti a 60.000 senza un solo licenziamento) è avvenuta a costi esorbitanti per lo

Stato, circa 4 miliardi l'anno, esborso non destinato a esaurirsi.

Inoltre i 3 miliardi che riceve all'anno per investimenti (molti di dubbia utilità), oltre a essere esenti da ammortamenti, non hanno mai visto da parte di Fs una rendicontazione industriale (un semplice rapporto costi-ricavi). E il gruppo continua a fatturare il 90% dell'intero settore, cioè è esposto a livelli concorrenziali modesti, che non fanno male alla sua assoluta dominanza. Anche il costo medio del lavoro è assai lontano da quello del settore privato. Non il migliore dei mondi possibili.

Le ipotesi di privatizzazione erano due, una di alienazione in solido del 40% del gruppo, sostenuta dall'ormai ex ad Eilia, e l'altra dell'alienazione graduale ma totale dei soli servizi, sostenuta dall'ex presidente Messori. L'allontanamento dei due litiganti (dopo le dimissioni di tutto il Cda) hanno fatto seguito ad una decisione salomonica del ministro dei Trasporti Graziano Delrio: la

rete (Rfi) rimane pubblica, dei servizi (cioè Trenitalia) si vende il 40%. Non è dato sapere se la vendita sarà in solido o saranno possibili articolazioni.

Il punto è centrale. Vediamo l'aspetto "apertura alla concorrenza" nei servizi ferroviari. I concorrenti futuri dovrebbero competere con un soggetto dominante e a maggioranza pubblica, che non può "politicamente" fallire. E con un sindacato che aborre, giustamente dal suo punto di vista, veri scenari concorrenziali. Un po' di concorrenza c'è già, nelle merci e nell'alta velocità con Ntv. Ma solo un po', quel tanto che non modifica i rapporti reali di forza.

Vediamo le logiche con cui un privato potrebbe acquistare una quota di minoranza in Trenitalia, dallo Stato. Come minimo chiederà solide garanzie che le condizioni per le quali Trenitalia oggi fa profitti non si deteriorino, cioè che non diminuiscano i trasferimenti attuali e che non aumenti in modo pericoloso il livello concorrenziale. E avrebbe ragio-

ne di chiedere garanzie, non controllando nessuna delle leve aziendali significative, neppure gli investimenti.

Il risultato sarebbe davvero una vendita per far cassa, non per innovare. Ma potrebbe essere questo solo un primo passo del processo della vendita reale dei servizi. Questo andrebbe esplicitato subito, pena il fatto, assai pericoloso, che gli acquirenti, se privati, si trasformino in una potente lobby ulteriore che spinga alla conservazione. Ai fornitori del gruppo, gli stessi da decenni, può far paura trattare con un acquirente con prezzi bassi e buona qualità e non condizionabile politicamente.

Infine, i rischi per la socialità dei servizi: non dovrebbero esservi in nessun caso. La socialità non dipende dal soggetto che eroga il servizio, ma dalle condizioni che il decisore pubblico gli impone, come dimostrato per esempio dalle gare per i servizi locali in Germania, che hanno visto molti privati vincere contro il colosso DB, fornendo ottimi servizi e chiedendo sussidi inferiori.