

Ferrovie, privatizzarle di corsa Negli ultimi 20 anni le Fs sono costate in media 6 miliardi ai contribuenti, ma hanno realizzato meno del 3 per cento del fatturato del settore dei trasporti terrestri

La crisi finanziaria italiana è tutt'altro che finita, e tra le molte proposte recenti c'è anche quella di vendere una serie di attività pubbliche che per loro natura potrebbero essere affidate a soggetti privati. Tra queste sono state citate le Ferrovie dello Stato, recentemente auto-nominate "Ferrovie Italiane", per ragioni forse di amor di patria, o più verosimilmente per ribadire, contro pericolose derive concorrenziali, il proprio ruolo di aspirante "campione nazionale". Vediamo un po' il quadro economico della situazione: le Fs sono costate nel ventennio scorso in media 6 miliardi all'anno ai contribuenti; trasportano circa il 10 per cento delle merci e dei passeggeri italiani, ma fanno solo il 2-3 per cento del fatturato del settore dei trasporti terrestri, a riprova della scarsa disponibilità complessiva degli utenti a pagare per i servizi ferroviari. Cioè le Fs hanno un ruolo oggettivamente marginale per il sistema economico nazionale, ma certo non così per le esangui casse pubbliche. OCCORRE DA SUBITO una premessa: la rete ferroviaria, cioè i binari, sono un "monopolio naturale", che non può essere esposto alla concorrenza, per cui al massimo si può parlare di regolazione efficiente. La radicale privatizzazione inglese, infatti, per l'infrastruttura ha funzionato male, e l'esempio statunitense di binari privati sembra difficilmente importabile in Europa. Per i servizi che corrono sulla rotaia non è buona cosa privatizzare un soggetto sostanzialmente monopolistico come Trenitalia (la parte di Fs che fa andare i treni, e che fa il 90 per cento del fatturato del settore), prima di avere un ragionevole livello di concorrenza. Si rischia di avere un monopolista privato invece di uno pubblico. Occorrerebbe allora privatizzare separatamente i servizi passeggeri di lunga distanza (liberalizzati solo in piccola parte), quelli locali (ancora da aprire alla concorrenza), e quelli merci (già in qualche modo liberalizzati). Dunque: regolazione indipendente dell'infrastruttura e privatizzazione dei servizi in un contesto competitivo. Lo Stato potrebbe guadagnarci da questa operazione? Da una regolazione "efficientante", certamente avrebbe minori costi per l'infrastruttura (attualmente paga due terzi dei costi di esercizio e il cento per cento dei costi di investimento). Questa regolazione potrebbe, in tempi più lunghi, spingersi fino alla messa in gara periodica della gestione di parti della rete facilmente separabili, mantenendo pubblica la proprietà. Gli investimenti invece, data la scarsa disponibilità degli utenti a pagare, verosimilmente dovranno rimanere a carico dello Stato, dopo una attenta verifica (oggi del tutto assente) della loro utilità socioeconomica. Minori costi pubblici vi sarebbero anche per i servizi locali messi in gara: sussidi più ridotti, a parità di servizi e tariffe (attualmente lo Stato, tramite le regioni, paga due terzi dei costi di questi servizi). Quanto ai servizi passeggeri di lunga distanza, arriverebbero subito moltissimi soldi dalla vendita di quelli di Alta Velocità. Gli altri, in gran parte in perdita, dovranno essere messi in gara, mentre quelli privi di giustificazioni sociali dovrebbero essere soppressi o sostituiti con altri modi di trasporto meno costosi per lo Stato. Dalla vendita dei servizi merci di Trenitalia, che perdono un sacco di soldi, ci si possono aspettare invece solo vantaggi ambientali, nel senso che un gestore privato forse riuscirà a portar via più camion dalle strade, grazie a una maggiore efficienza. I RISULTATI che ci si possono aspettare dunque sono tutt'altro che trascurabili da un punto di vista di ritorni finanziari diretti. Ma ancor maggiori sono i risultati che si otterrebbero in termini di incentivi all'innovazione, e di allentamento delle interferenze politiche più improprie, che hanno molto contribuito all'inefficienza del

settore: si pensi per esempio al caso degli extracosti "politici" degli investimenti per l'alta velocità, uno scandalo nazionale. Ma vediamo adesso le possibili altre facce della medaglia: la perdita di un "campione nazionale", la tutela dei lavoratori, la socialità dei servizi. Un "campione nazionale" che eroga servizi pesantemente sussidiati in un contesto monopolistico non è paragonabile a uno che produce tecnologia di eccellenza, e vince nel mercato: si tratta di un caso analogo a quello di Alitalia (e anche nel caso di Fs, la qualità dei servizi non è sempre eccelsa). Forse conviene difendere altri campioni, la cui perdita potrebbe costare un impoverimento di prezioso know-how industriale. I lavoratori vanno certo protetti, ma in modo "orizzontale", cioè ponendo fine a situazioni politicamente protette, in cui regna il voto di scambio. Infine, la socialità dei servizi, che è presente solo nei trasporti locali, non solo non è messa in discussione dallo schema proposto, ma addirittura sarebbe possibile aumentarla, concentrando più risorse pubbliche laddove i benefici sociali sono maggiori, cioè nelle aree dense e congestionate, mentre ora una quota rilevante di soldi pubblici sono spesi senza alcuna verifica della (dubbia) ricaduta sociale dei servizi che vanno a sussidiare.

