

FS, privatizzazione: Cui prodest? E le ferrovie sono davvero una palla al piede? Si riapre il dibattito

Riprendiamo il dibattito sulle privatizzazioni. Sull'argomento è intervenuto alla fine dello scorso mese Marco Ponti, con **un articolo su Il Fatto Quotidiano**. Gli risponde un nostro lettore, Giuseppe Ragusa.

“Sull'onda della ricerca di risorse dovuta alla crisi finanziaria, si è sentito parlare tra il mese di Giugno e Luglio di privatizzazioni. Spesso quando si parla di privatizzare, come in questo caso, non c'è dietro l'obiettivo di modificare l'assetto del mercato facendo entrare i privati nelle società pubbliche”.

Qui invece c'è un obiettivo meno nobile e cioè quello di fare un po' di cassa, vendendo sul mercato i “gioielli di famiglia”, vendendo un po' di patrimonio statale sperando di evitare il ricorso alla tassazione, invisibile alla classe politica per motivi di consenso, o di incidere debolmente sul debito nazionale che oramai è prossimo ai 2000 Mld di EURO.

Tra le proposte di privatizzazione si è parlato anche delle Ferrovie e, in particolare, sul Fatto Quotidiano è apparso a fine Luglio un articolo del Prof. Marco Ponti, luminare dell'Economia dei Trasporti, che enfatizzava ancora di più questa scelta ritenendola non solo necessaria ma anche tardiva.

L'aspetto sorprendente dell'articolo del Prof. Ponti è di avvalorare tecnicamente la scelta della privatizzazione sulla base di un'analisi che lui ha sintetizzato con sferzanti parole, come suo solito, sostenendo che le Ferrovie italiane sarebbero da vendere ai privati “di corsa” non per cedere un “giocello di famiglia”, quanto invece per disfarsi di una palla al piede.

Il Prof. Ponti non perde occasione per dare addosso alle Ferrovie, e questo ormai è noto, con uscite variegiate in convegni, raduni, incontri e articoli vari sulla carta stampata e sul web, ripetendo come un disco rotto sempre lo stesso teorema “le Ferrovie sono costate nel ventennio scorso circa 6 Mld di Euro all'anno ai contribuenti” ed ancora aggiungendo che dall'altro lato “hanno un ruolo marginale per il sistema economico nazionale”, ruolo sproporzionato rispetto alle risorse che hanno divorato, contribuendo non poco ad impoverire le “esanguine casse pubbliche”.

Le Ferrovie, per il Prof. Ponti, sarebbero dunque una società mangiasoldi aggrappata come un parassita alle casse dello Stato e vivrebbero solo di ciò, trincerate per giunta nel loro monopolio a difesa del quale non lesinano azioni di arrocco.

Mi piacerebbe chiedere al Prof. Ponti, con rispetto parlando, se ha avuto modo di aprire la finestra del suo studio per vedere come sono cambiate le Ferrovie negli ultimi 5 anni. Eppure basterebbe leggere i bilanci pubblici delle “Ferrovie dello Stato Italiane” (ma perché criticare anche l'uso dell'aggettivo “italiane”?). I bilanci, quando non sono falsi, sono dei dati oggettivi e impietosi che, in quanto tali, non hanno certo bisogno di essere interpretati. Non sono opinioni sulle quali si può discutere o dibattere. Ma tant'è.

Invece assistiamo sempre al solito attacco che, al di là dei dati oggettivi ampiamente certificati, finisce per proporre la privatizzazione delle Ferrovie Italiane, visto che sono una palla al piede del contribuente, ripescando dati storici, per carità corrispondenti al vero, ma fuorvianti rispetto alla storia gestionale più recente.

Non voglio qui citare i dati dell'ultimo bilancio delle Ferrovie, non mi compete, per non parlare dei bilanci degli anni immediatamente precedenti.

E non c'è nemmeno il pericolo di essere tacciati di piaggeria o peggio ancora di adulazione o servilismo nel dire ciò, anche perché si darebbe addosso pure alla Corte dei Conti, alla cui vigilanza sono sottoposti i bilanci delle F.S. S.p.A, così come alle Commissioni di Camera e Senato, che recentemente hanno pubblicamente lodato i risultati raggiunti e il nuovo piano industriale di F.S. S.p.A..

Bisognerebbe essere dei ciechi o degli sprovveduti o in malafede per non accorgersi della “rivoluzione gestionale, finanziaria e culturale” cui sono state sottoposte le F.S. S.p.A. sotto l'attuale gestione. E sono convinto che il Prof. Ponti non sia né cieco o sprovveduto, tantomeno in malafede.

D'altro canto, affermare la cultura d'impresa nell'ambito dei processi di un monopolista nazionale non è cosa facile o scontata già all'interno dell'azienda, figuriamoci come sia difficile far cambiare le abitudini di giudizio radicate, ormai da decenni, nel pensiero collettivo.

Ma certo non si può fare sempre il bastian contrario indipendentemente da ciò che succede nella realtà, perché oltretutto si rischierebbe di fare disinformazione o ancora di gettare gratuitamente discredito su una società che ad oggi, a dispetto dei santi, ha dei bilanci inimmaginabili rispetto a tutta la storia gestionale precedente ed anche tra i migliori bilanci delle ferrovie degli altri stati europei.

Un tempo risanare le Ferrovie era addirittura considerato un sogno, tanto che eminenti politici della prima repubblica avvicinavano ad una categoria di pazzi chi si accingeva a perseguirlo.

In realtà, il Prof. Ponti sarebbe potuto partire citando la storia gestionale recente, il risanamento e i risultati raggiunti, per poi concludere che, dovendo far cassa, il decisore politico avrebbe avuto buon gioco nel privatizzare una società sana (ha anche più valore sul mercato) oppure aggiungendo che, per migliorare il grado di apertura del mercato ferroviario italiano, bisognava vendere quote delle F.S. S.p.A. attualmente detenute dal Ministero di Tremonti. E su queste basi il ragionamento avrebbe avuto una sua logica.

Per carità tutto è perfetibile! Non sto certo dicendo “va tutto bene madama la marchesa” per il servizio ferroviario. Le lagnanze più ricorrenti sono più che altro concentrate sui treni del servizio regionale che vengono additati come un servizio non sempre all'altezza per puntualità, pulizia, affollamento, soppressioni.

Ma bisognerebbe valutare queste lagnanze con ciò che le regioni hanno comprato come servizio ferroviario, visto che ogni regione aveva la possibilità di scegliere persino il tasso di riempimento dei treni e l'età dei rotabili sui quali far viaggiare i passeggeri. Basterebbe fare questo piccolo esercizio di riscontro contenuto nei “contratti a catalogo”, che sono documenti pubblici, per far emergere che le regioni, in funzione delle risorse disponibili, avevano la possibilità innanzitutto di mettere più treni nelle ore di punta, così come di mettere treni più “giovani” e quindi più nuovi (ma ovviamente più costosi). Riguardo a tutte le prestazioni di servizio come puntualità, pulizia, soppressioni e altro, anche qui basterebbe leggersi il contratto per scoprire che sono previsti degli indici contrattuali, con i quali le Ferrovie si sono impegnate a mantenere un livello di servizio con delle penali per eventuali sforamenti. Inoltre il contratto non è rigido per tutti i 6 anni, ma sono possibili delle variazioni, anche queste previste proprio per adattare il servizio ad eventuali esigenze sopraggiunte. E nell'ambito dei contratti è stato previsto anche il rinnovamento delle flotte dei treni.

Stiamo parlando di contratti tra le parti che sono stati valutati e rigirati come un calzino prima di essere firmati, mica di atti dovuti o di decisioni unilaterali imposte da un entità suprema.

E poi si potrebbe proseguire con il tema delle tariffe, tra le più basse d'Europa, e con il corrispettivo pagato dalle regioni per ogni passeggero-km, anche questo tra i più bassi d'Europa.

Al netto di queste considerazioni è più che giusto valutare il servizio reso dalle Ferrovie per quello che è, ma non prima o senza aver considerato tutti gli aspetti citati.

Il Prof. Ponti prosegue dando atto che effettivamente la rete ferroviaria rappresenta un monopolio naturale e quindi la toglie dal gioco della privatizzazione, avendo imparato, come tutti d'altronde, la lezione dall'esempio negativo inglese.

Quindi rimarrebbero da privatizzare i servizi di trasporto operati da Trenitalia, quali i servizi regionali, i servizi di media-lunga percorrenza e i più succulenti servizi dell'alta velocità, oltreché il servizio merci.

L'operazione dovrebbe essere condotta attraverso una fase di "privatizzazione dei servizi in un contesto competitivo", agevolato da una "regolazione indipendente dell'infrastruttura". Quindi in altre parole, RFI dovrebbe uscire dalla holding di F.S. S.p.A., rimanendo in toto del Ministero dell'Economia e Finanze, mentre i servizi di trasporto, dopo un periodo di liberalizzazione, dovrebbero essere venduti separatamente, in tutto o in parte, ai privati.

Il periodo di liberalizzazione aiuterebbe a far nascere e crescere la concorrenza, caratterizzato quindi dal libero accesso al mercato e dalla contendibilità dei servizi attraverso le gare pubbliche (ad esempio per la media-lunga percorrenza sostenuta dallo Stato e i servizi regionali), che darebbe al mercato la possibilità di contendersi i servizi migliori (come è normale che accada), relegando i servizi meno remunerativi alla legge della consunzione, tipica delle più naturali regole del profitto privato.

I servizi di utilità sociale privi di tale giustificazione, teorizza il Prof. Ponti, dovrebbero essere soppressi o sostituiti da altri modi di trasporto meno costosi per lo Stato (penso si riferisse ad esempio all'auto privata e agli autobus, non credo alle biciclette), con buona pace degli impatti ambientali conseguenti. Anche la teorizzata vendita dei servizi merci (e il mercato delle merci è già libero dal 2007) darebbe ossigeno alle casse dello Stato. Ma cosa dovrebbe vendere lo Stato dei servizi merci, visto che oggi sono già oggetto di concorrenza spietata sulle tratte più profittevoli, mentre le altre non le vuole nessuno? Alla fine, e non è difficile immaginarlo, si scivolerebbe nell'operazione Alitalia, privatizzando i profitti e socializzando le perdite.

E inoltre, perché non difendere l'idea del "campione nazionale", peraltro ben difesa dagli altri stati europei nei confronti dei propri incumbent nazionali? Facciamoci del male, perché no. Siamo italiani, dunque la fantasia non ci manca neanche per questo.

Tra l'altro dire che le F.S. S.p.A. sono "pesantemente sussidiate" e non sono capaci (forse per questo) di produrre "tecnologia di eccellenza" non corrisponde al vero, visto che i successi tecnologici italiani nel campo ferroviario, che coinvolgono direttamente o indirettamente le Ferrovie, sono stati oggetto di studio e riconoscimento sia in campo europeo che extraeuropeo dagli Stati Uniti al Giappone, alla Cina.

Inoltre, non è comprensibile la frase “pesantemente sussidiate”, perché ad oggi tutti i servizi non di mercato sono contrattualizzati o con lo Stato o con le regioni, fatto salvo per un discreto numero di treni passeggeri a media-lunga percorrenza che, nonostante siano in perdita, non sono né sussidiati tantomeno oggetto di contrattualizzazione.

Nel lessico comune il termine sussidiati non può essere riferito a servizi che vengono pagati sulla base di una contrattualizzazione. Tranne che non ci si riferisca al dispositivo di legge che ha stanziato più di 400 Mln di Euro, cui le regioni potevano attingere solo in virtù del rinnovo del contratto per il servizio regionale con Trenitalia. Dispositivo che è discutibile e criticabile (e lo è stato da parte dell’AGCM), ma che fa parte di una scelta politica lungimirante e che dovrebbe essere valutato in funzione dei più lauti “sussidi” che Germania e Francia danno ai loro rispettivi incumbent nazionali e che permettono loro di largheggiare con la qualità dei servizi resi, a partire da una maggiore disponibilità finanziaria per il rinnovo dei rotabili, e senza parlare della maggiore possibilità che hanno di muoversi sul mercato per fare “shopping”. Una forma moderna di “aiuto di stato”.

Certo, è giusto dire che sarebbe bene liberalizzare le tratte nazionali di media-lunga percorrenza, oppure provare a mettere a base di gara pubblica una parte di tali tratte, per esempio le vituperate tratte dei servizi di utilità sociale. Forse anche per i servizi regionali sarebbe più corretto introdurre le gare pubbliche (e nel 2016 questa possibilità sarà nelle mani delle regioni). Ma tutto ciò è corretto in un contesto europeo che presenti uniformità di recepimento della liberalizzazione del mercato ferroviario, cosa che ad oggi non corrisponde né alla realtà né alle più rosee intenzioni dei maggiori stati europei. E forse neanche la prossima uscita della direttiva “recast” del primo pacchetto ferroviario di direttive europee riuscirà nell’intento.

È anche giusto proporre una migliore regolamentazione del settore, il riordino normativo, la nascita di un authority, maggiore chiarezza nei rapporti con lo Stato ed equidistanza nei rapporti con la politica. Ma da qui a passare alla privatizzazione selvaggia, solo per disfarsi di una palla al piede, come dice il Prof. Ponti, o comunque per far cassa, ce n’è di strada.

Tranne che lo Stato non scelga di vendere “i gioielli di famiglia”, sapendo di privatizzare solo per motivi di cassa un’azienda che ad oggi produce utili, non distrugge più valore come nel passato, compete e vince anche a livello europeo ed è proiettata verso un’espansione internazionale. Ma sarebbe una scelta politica, non tecnica. Una scelta politica legittima, ma dissennata.

La privatizzazione di servizi per la collettività, come sono i servizi ferroviari, fa parte di un discorso più ampio che andrebbe affrontato politicamente per valutare se, alla lunga, questa possa rappresentare la scelta migliore per i cittadini. Per i servizi idrici, ad esempio, recentemente un referendum ha sancito, a larghissima maggioranza, la volontà dei cittadini italiani di volerli a gestione pubblica e non privata, preoccupati anche da alcuni episodi di gestione privata che hanno visto le bollette raggiungere livelli tali da creare suddivisioni sociali per l’accesso ai servizi stessi, senza avere per giunta un tangibile miglioramento nel servizio erogato.

Forse, in generale, per i servizi per la collettività a gestione pubblica basterebbe una maggiore professionalità ed etica gestionale da parte di chi gestisce tali servizi (e assieme alla maggior parte dei servizi di mobilità sociale ci mettono anche la sanità, la scuola e l’università, oltre ai servizi idrici, lo smaltimento rifiuti, etc...) e un più presente e fattivo controllo da parte delle istituzioni statali o regionali sulle modalità gestionali e sulle derive di spesa per prevenire situazioni fuori controllo, premiando i rari

esempi di virtuosismo e punendo in modo esemplare gli incapaci e peggio ancora i fraudolenti.

Basterebbe soprattutto una maggiore distanza della politica, per evitare che le aziende pubbliche diventino dei postifici, consulentifici o appaltifici.

Basterebbe quindi richiamarsi ai tanti moniti lanciati in questi ultimi tempi dal Presidente Napolitano, che forse rappresenta uno dei pochi esempi di misura e di senso dello Stato.

