

## Nella prospettiva di privatizzazione, la separazione della Rete dal Gruppo FSI è inevitabile

**Author :** red

**Date :** 4 settembre 2015



(FERPRESS) – Roma, 4 SET – *La privatizzazione delle FSI è di certo un tema caldo che non lascia indifferenti i nostri abbonati. Dall'articolo del Dottor Rao, pubblicato sul nostro giornale nei giorni scorsi, è nato un vivace dibattito che sta "scatenando" i nostri lettori. Ci invia oggi il suo intervento Fulvio Quattroccolo di Intermodale24-rail.*

Mentre la partita della privatizzazione delle Ferrovie dello Stato si avvia ad una fase che deve necessariamente portare ad una conclusione, fra tensioni contrapposte sulle diverse opzioni di assetto della Società da privatizzare che risentono dei differenti obiettivi degli attori in gioco (il gruppo dirigente di FSI, il Ministero dell'Economia, quello dei Trasporti, il Sindacato, le Associazioni degli utenti; e troppo marginalmente la politica) con sullo sfondo le direttive europee per lo spazio unico ferroviario nel Continente, il dibattito promosso da Ferpress può servire a far emergere i contorni di una questione tanto importante quanto finora un po' troppo sottaciuta, come ben evidenzia l'intervento di Pietro Spirito del 3 settembre.

Il problema centrale, dal mio punto di vista, resta quello della separazione del Gestore della Rete (RFI) dalle altre Società operative del Gruppo FSI.

Pietro Spirito ne parla diffusamente, evidenziando fra l'altro le ragioni di carattere giuridico-finanziario (sterilizzazione degli ammortamenti) che rendono di fatto impossibile trasformare FSI in una Società quotata se resta integrata con la gestione della Rete, salvo provocare l'immediato collasso della capacità del vettore ferroviario di reggere il mercato dei trasporti.

La privatizzazione della Rete, con la conseguente necessità di produrre utili da distribuire agli azionisti privati, è assolutamente incompatibile con la sua funzione fondamentale che è fornire al minor costo e con la massima efficienza l'accesso all'infrastruttura agli operatori dei servizi e, per loro tramite, all'economia nazionale, sia essa riferita al sistema produttivo o a quello del trasporto pubblico di persone, a lunga percorrenza o locale.

La remunerazione del capitale per gli azionisti verrebbe invece a costituire una componente aggiuntiva nel prezzo della traccia e delle tariffe di accesso all'infrastruttura, peggiorando la competitività della ferrovia, con due possibili risultati ugualmente dannosi. Uno è il calo dei volumi di traffico, e quindi (a parte le altre implicazioni negative che sarebbe fuori tema ricordare nuovamente qui) la riduzione dell'utile in termini assoluti per gli azionisti, che avrebbero fatto così un cattivo affare. L'altro è la compensazione del maggior costo con maggiori incentivi o ricoperture in denaro da parte dello Stato, ad esempio per i servizi di TPL, denaro che verrebbe travasato nei dividendi da pagare ai privati possessori di quote di FSI.

D'altra parte, dovrebbe anche essere considerato che il patrimonio costituito dalla Rete porrebbe sul mercato un asset di valore estremamente elevato e di remunerazione sostanzialmente molto bassa, poco appetibile e forse penalizzante per il piazzamento dello stesso complesso delle altre attività del Gruppo FSI. Come giustamente sottolinea Pietro Spirito, "lo stesso valore, o forse anche una cattura di valore maggiore è possibile se si collocano sul mercato asset che presentano chiarezza di profili industriali e missioni definite".

Anche giudicando entro una visione economica, con un po' di lungimiranza, la separazione fra rete e servizi appare quindi non solo consigliabile, ma necessaria.

Senza dimenticare le implicazioni sulla effettiva apertura competitiva nel sistema ferroviario, che il modello di Holding integrata non è in grado di assicurare, neppure con l'eventuale separazione contabile assoluta.

Se è vero che l'obbligo di tenere distinti i conti economici e di evidenziare i flussi finanziari delle diverse Società dovrebbe impedire di trasferire quote di contributi pubblici ed i proventi del Gestore dell'Infrastruttura (versati dalle IF concorrenti) verso i bilanci delle Società che operano sul mercato libero e quindi garantire una più corretta ed equa competizione fra gli operatori, è altrettanto vero che permane una sovrapposizione a livello di politica aziendale fra il padrone del campo di gioco e una parte dei giocatori.

Infatti nulla impedisce che le scelte relative alle priorità di sviluppo della Rete, agli interventi di manutenzione, al modo in cui le regole di accesso alla Rete possono essere definite, obbediscano a una logica dettata da una visione che privilegia – comprensibile, ma non eticamente corretto – il piano industriale della Holding stessa; soprattutto dove, come in Italia, manca una capacità politica dello Stato di dare chiari indirizzi di interesse generale per lo sviluppo del settore nel suo insieme. E che dire delle operazioni molto discutibili come quella attuata in Italia per trasferire parti della infrastruttura dalla Società di Gestione alla disponibilità di altre Società della Holding?

La condivisione dei sistemi informatici, inoltre, può aprire la strada a violazioni del segreto sulle attività dei concorrenti che devono fornire i dati dei loro traffici al Gestore della Rete (pratiche illegali, ma fattibili come dimostrato dalla condanna di SNCF nel 2013).

E' evidente che il mantenimento di una struttura integrata favorisce le Imprese Ferroviarie incumbent, che per dimensione, capacità economica e contiguità con il Gestore si trovano innegabilmente in una situazione di privilegio rispetto agli operatori realmente privati ai quali si dovrebbe invece aprire il libero mercato.

Con la separazione, invece, i tecnici di RFI sarebbero certamente in grado di attuare in modo indipendente e non discriminatorio le chiare linee guida dettate da un Governo consapevole.

Va dato atto in questo senso al ministro Delrio di aver negli ultimi tempi fatto segnare un'insolita disponibilità della politica a comprendere la sostanza dei problemi della ferrovia, e alla Commissione Trasporti della Camera di aver scritto nel parere sul Piano Strategico Portualità e Logistica che occorre indirizzare "l'azione strategica del Governo verso lo sviluppo delle potenzialità del trasporto ferroviario cargo, fino ad oggi penalizzato, anche a seguito delle scelte del principale operatore nazionale non orientate a valorizzare questo segmento di attività".

Forse proprio a partire da queste dichiarazioni, e insieme a coloro che le hanno espresse, noi che abbiamo a cuore il futuro della ferrovia in Italia possiamo raccogliere l'invito di Pietro Spirito a "bucare la cortina di ferro" eretta da qualche centro di potere intorno al tema della privatizzazione di FSI.

E aggiungerei: “disturbiamo il manovratore”, per evitare che incautamente (o forse no?) il sistema ferroviario italiano venga compromesso di nuovo (come avvenne con la tristemente nota “Direttiva Berlusconi” del 2009) e ancor di più, per finalità di tipo finanziario estranee alla realtà del servizio, e neppure realmente efficaci.

Visualizza gli altri interventi:

[Dottor Rao](#)

[Pietro Spirito](#)