

Privatizzare la rete AV a danno del pubblico: il modello "Rab"

FERROVIE *Il governo vuole far entrare i privati nell'infrastruttura, ma l'acronimo nasconde solo i profitti garantiti ai nuovi soci mentre gli utenti ci perdono. Il precedente inglese (e non solo)*

**IN UK POCA
MANUTENZIONE
PER BLINDARE
I MARGINI
RISULTATO?
DISASTRI E
DIETROFRONT**

» **Pietro Spirito**

Andreotti ricordava spesso che esistevano due tipi di matti: quelli che si credevano Napoleone e quelli che pensavano di risanare le ferrovie. La Seconda Repubblica ha smentito questa affermazione, che corrispondeva allora alla cruda realtà. In un Paese in declino industriale, le ferrovie sono state una eccezione. Si sono riorganizzate ed hanno realizzato l'investimento più rilevante dell'ultimo mezzo secolo: la rete ad alta velocità dal Nord a Salerno. Esistono oggi le condizioni per la privatizzazione proprietaria, almeno parziale?

Negli anni passati si erano confrontate due ipotesi: collocare il Gruppo sul mercato per vendere una quota di minoranza o lasciare la rete ferroviaria in mano pubblica, per le sue caratteristiche di monopolio naturale, mettendo sul mercato le imprese di trasporto passeggeri e merci. Ora il vento è cambiato: l'idea che va per la maggiore - ventilata dai nuovi vertici (e dal ministero) - consiste nella partecipazione dei privati alla rete ad alta velocità, la parte più pregiata del monopolio naturale, con l'obiettivo di mobilitare investimenti privati secondo il modello "RAB", *Regulatory Asset Base*.

Nei settori regolati, perché in monopolio naturale senza concorrenza, l'ingresso dei privati deve avvenire mediante forme controllate di disciplina pubblica: evitare extraprofitti è interesse della col-

lettività. Il modello RAB consiste nell'assicurare una remunerazione del capitale privato garantita entro limiti stabiliti dal regolatore. È accaduto, per esempio, nel settore dell'energia e delle acque. Nel settore ferroviario i tentativi in sono stati fallimentari. Esistono due precedenti, uno nazionale ed uno britannico.

Durante gli anni Novanta fu già tentata la privatizzazione della rete ad alta velocità. Era il progetto Tav, che vedeva nell'azionariato della società la presenza al 40% di un pool di banche guidato da Mediobanca. Il denaro che avrebbero fornito per finanziare la costruzione della nuova rete Av era in realtà un prestito oneroso a carico dello Stato, con tutti i rischi a carico della parte pubblica. Il progetto non era stato propagandato con un acronimo britannico, ma la sostanza era RAB. In cambio, la società a minoranza privata avrebbe ottenuto, a valle della realizzazione della rete AV, l'esercizio del servizio passeggeri in monopolio. Una formidabile rendita. Questa manovra fu sventata, perché furono dimostrati i costi e i rischi per lo Stato, sostanzialmente senza alcuna contropartita, visto che i prestiti onerosi ottenuti dai privati sarebbero stati più costosi rispetto all'indebitamento dello Stato direttamente sul mercato.

C'è poi l'esempio inglese. Nel 1994, la rete ferroviaria inglese fu collocata sul mercato azionario in un complesso piano di privatizzazione di British Rail. L'entità pubblica fu suddivisa in più di 100 società evendute a investitori privati. Venne creata la società della rete ferroviaria, Railtrack, alla quale era garantito un rendimento fisso per gli azionisti pari all'8% del capitale investito, definito come il montante dei pedaggi che le imprese ferroviarie avrebbero dovuto pagare per il canone di accesso alla infrastruttura. Siamo esattamente

dentro il modello RAB: privatizzazione con garanzia di un profitto regolamentato. La collocazione in Borsa fu un successo clamoroso. Poi, per assicurare un miglior rendimento alla società e garantire un valore maggiore al titolo, la gestione fu piegata alla redditività di breve periodo, con il taglio ai costi per la manutenzione, con conseguenze tragiche sulla sicurezza. L'incidente ferroviario di Hatfield del 17 ottobre 2000 fu il colpo di grazia per Railtrack. Furono successivamente svolti, in gran fretta, lavori di manutenzione straordinaria su tutta la rete costati 580 milioni di sterline: a questo valore era arrivato il debito manutentivo accumulato negli anni per aver privilegiato la redditività di breve periodo, ma gli effetti nefasti della privatizzazione sono continuati. Il governo laburista che ha vinto le ultime elezioni ha varato un piano di completa nazionalizzazione del servizio ferroviario.

Il modello RAB si iscrive sostanzialmente in una formula di capitalismo garantito, che presta senza rischio soldi ad un settore pubblico disponibile a riconoscere adeguati rendimenti garantiti, pur di non accollarsi l'onere della realizzazione delle grandi infrastrutture. Che poi il costo per lo Stato alla fine risulti maggiore non è considerato un fattore discriminante, perché è prioritario sgravare il bilancio pubblico da queste poste.

Le esperienze praticate nel settore ferroviario dimostrano che le conseguenze si protraggono nel tempo, estendendosi sulla gestione e conducendo a una contrazione delle risorse manutentive, con un deterioramento prima della regolarità dell'esercizio e poi della sicurezza. Evidentemente c'è una testarda volontà di tornare a dare ragione al Divo Giulio.



DS982

**L'IPOTESI PER
FINANZIARE GLI
INVESTIMENTI**

DS982

LA POSSIBILITÀ di usare un modello "Rab", regulatory asset base, per la ferrovie è stata ventita nei giorni scorsi dall'Ad del gruppo Stefano Donnarumma, nell'ottica di far entrare i privati nella rete AV. Nel nuovo piano strategico presentato dal manager, sono previsti circa 100 miliardi di investimenti al 2029, solo in parte coperti da Pnrr e fondi pubblici. Il modello Rab, secondo Donnarumma, servirebbe ad attrarre risorse private "per non far gravare il peso tutto sullo Stato".