

Ferrovie dello Stato: l'illusione del risanamento

di Andrea Giuricin

Il “miracolo” del miglioramento della gestione di un'azienda è difficile da realizzare, ma quando questo riguarda le aziende sotto il controllo pubblico è praticamente impossibile compierlo; eppure il bilancio di Ferrovie dello Stato del 2007 è migliorato sensibilmente rispetto all'anno precedente, passando da un passivo di 2,1 miliardi di euro nel 2006 a solo 418 milioni di euro.

Ferrovie dello Stato è la holding proprietaria sia del gestore della rete, Rete Ferroviaria Italiana, che dell'operatore *incumbent*, Trenitalia.

La separazione tra RFI e Trenitalia, pur dettata dal decreto ministeriale 138 del 2000, non è ancora avvenuta. L'inglobamento del sito di Trenitalia in quello di Ferrovie dello Stato, avvenuto nello scorso anno, è forse l'esempio più lampante.

La mancata separazione è un importante punto di debolezza ed è necessario che sia risolta in tempi in brevi, in quanto la concorrenza non potrà essere reale finché la proprietà del gestore della rete e dell'operatore dominante non verranno separate.

Ferrovie dello Stato “pensa” ancora come monopolista, nonostante nel trasporto merci un minimo di concorrenza stia entrando alle principalmente in relazione alle tratte internazionali.

La crescita del trasporto passeggeri nei paesi liberalizzati

Il bilancio di Ferrovie dello Stato continua a segnare forti perdite nonostante operi in una situazione di quasi monopolio, mentre il mercato del trasporto ferroviario italiano rimane stagnante.

Non tutti i paesi tuttavia versano nella medesima condizione; tra la fine degli ottanta e la metà degli anni novanta alcuni Stati hanno pensato di “trattare” il trasporto ferroviario come un mercato quasi normale (sconta infatti la non replicabilità della rete).

La liberalizzazione non ha dunque riguardato la rete, ma gli operatori che la utilizzano. Le compagnie ferroviarie sono in concorrenza tra di loro, sulla stessa rete, e le più efficienti sono quelle che riescono a restare sul mercato o accrescere la loro quota.

La privatizzazione degli operatori ferroviari e la completa liberalizzazione ha permesso al mercato inglese di essere il mercato che più si è sviluppato negli ultimi 12 anni. Un altro esempio è quello della liberalizzazione svedese che ha

KEY FINDINGS

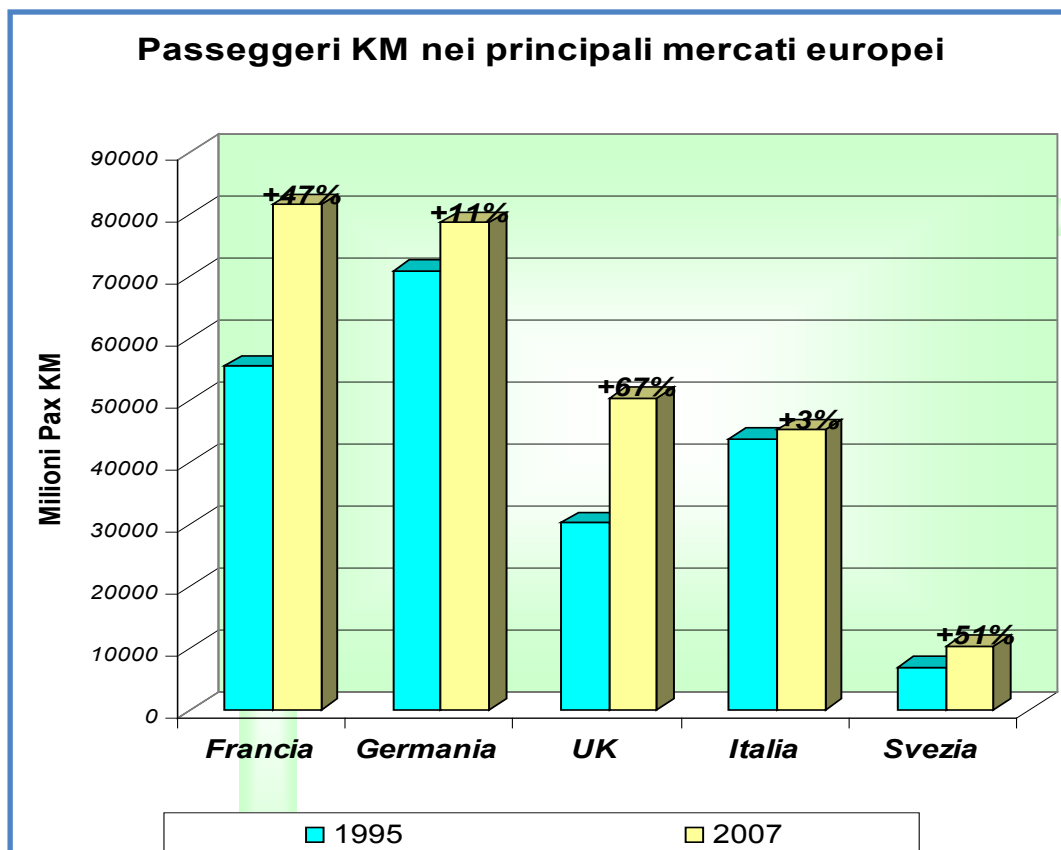
- Il bilancio di Ferrovie dello Stato continua a segnare forti perdite nonostante operi in una situazione di quasi monopolio, mentre il mercato del trasporto ferroviario italiano rimane stagnante.
- L'indice di concentrazione permette di dimostrare che la concorrenza sul mercato del trasporto ferroviario non è ancora presente in Italia.
- Negli ultimi 8 anni, F.S. ha ricevuto contributi, sussidi o aumenti di capitale per oltre 56 miliardi di Euro; i bilanci dell'azienda sono dunque estremamente dipendenti dagli “aiuti” concessi dallo Stato.
- La diminuzione delle perdite di F.S. nel 2007 è stato proclamato come un grande successo; tuttavia il miglioramento è dovuto essenzialmente ad un aumento dei contributi statali.
- Se effettivamente ci fosse stato un risanamento del bilancio, questo sarebbe quanto meno da imputarsi alla generosità dei contribuenti.
- La gestione Moretti non ha migliorato i conti di Ferrovie dello Stato che continua a soffrire del tipico male delle aziende pubbliche: l'inefficienza.
- Un'inversione di direzione si potrà avere con una gestione aziendale che si avvicini a quella privatistica, la quale richiede sia la liberalizzazione del settore, sia la disciplina di mercato imposta da una privatizzazione.

Andrea Giuricin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

permesso l'entrata di diversi operatori ferroviari in concorrenza e il relativo incremento del traffico passeggeri via ferrovia. Un caso profondamente diverso è quello francese, che ha puntato sullo sviluppo dell'alta velocità, a discapito del trasporto merci, con contributi statali ingenti.

Il grafico seguente mostra l'evoluzione del numero di passeggeri chilometri in alcuni paesi dell'Unione Europea tra il 1995 e il 2007.

FIGURA 1



Il principale mercato per il trasporto ferroviario passeggeri è diventato quello francese, cresciuto del 47 per cento, seguito dal mercato tedesco che si è sviluppato ad un tasso di crescita inferiore al 1 per cento annuo.

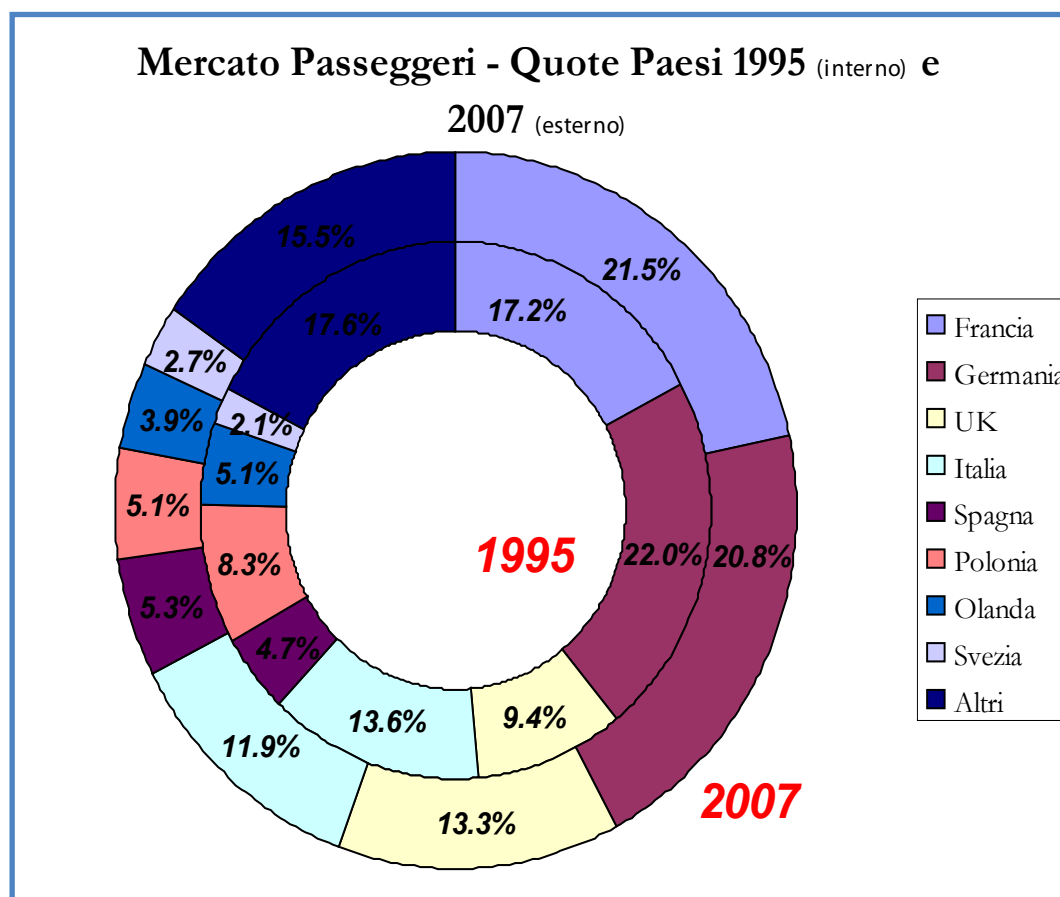
Il mercato britannico ha superato quello italiano grazie ad una crescita del 67 per cento, contro una sostanziale stagnazione. Il mercato svedese è il secondo per tasso di crescita ed ha superato i 10 miliardi di passeggeri chilometri nel 2007.

Questo differente sviluppo ha permesso ad una redistribuzione delle quote di ogni paese rispetto al totale dell'Unione Europea.

Il prossimo grafico riporta le quote mercato paese nel 1995 e nel 2007, ricavate grazie ai dati Eurostat.

Risulta evidente che Francia, Gran Bretagna e Svezia sono i paesi che maggiormente hanno sviluppato il trasporto ferroviario passeggeri, mentre Germania ed Italia hanno perso quote di mercato. La quota francese, detenuta interamente dall'operatore monopolista SNCF, è passata dal 17,2 per cento al 21,5 per cento negli ultimi 12 anni; quella britannica, suddivisa invece tra una trentina di operatori in concorrenza, è cresciuta dal 9,4 per cento al 13,3 per cento. La quota di mercato italiana, dove Trenitalia è presso-

FIGURA 2



ché monopolista del trasporto ferroviario passeggeri, è scesa dal 13,6 per cento all'11,9 per cento.

Questa tendenza di lungo periodo è riscontrabile anche negli ultimi tre anni.

Il grafico alla pagina successiva mostra l'andamento del mercato passeggeri nei principali mercati europei negli ultimi tre anni. La fonte dei dati è Eurostat e per il Regno Unito e l'Unione Europea a 25 è stata effettuata una stima annuale in base all'andamento del mercato nei primi nove mesi del 2007.

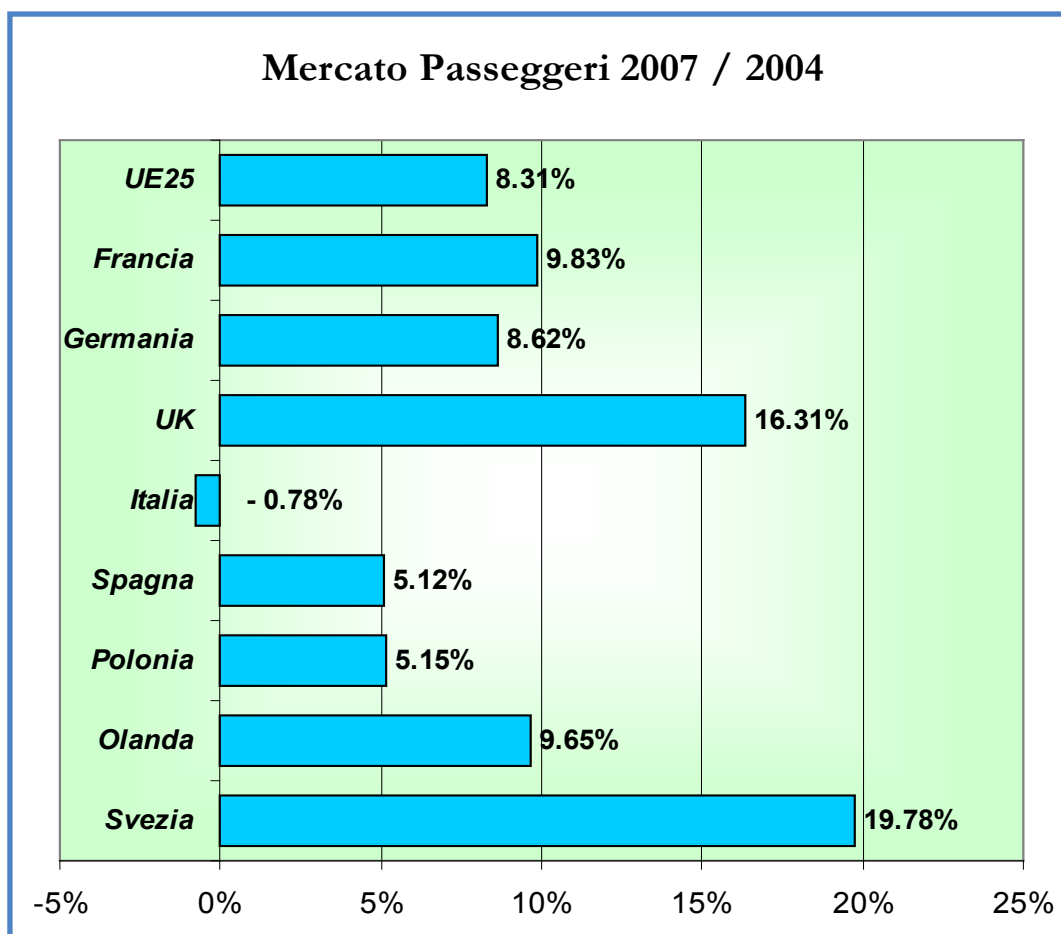
Il mercato passeggeri, sotto l'impulso di una lenta liberalizzazione del mercato europeo, dovuto ai pacchetti normativi europei, è cresciuto in media del 2,7 per cento all'anno negli ultimi tre anni¹.

Sono stati analizzati nel dettaglio tre modelli di trasporto ferroviario a livello europeo:

- Il modello inglese, completamente liberalizzato e con contributi pubblici non elevati
- Il modello francese, dove il monopolista sviluppa il trasporto passeggeri grazie ad ingenti contributi pubblici ed ha realizzato un'importante rete ad alta velocità

¹ L'analisi della liberalizzazione del mercato svedese e britannico è stata approfondita nell'Indice delle Liberalizzazioni del 2007 e del 2008 dell'Istituto Bruno Leoni. I contenuti sono disponibili presso questo sito:

FIGURA 3



- ➔ Il modello italiano, caratterizzato da stagnazione del mercato e dal monopolista Trenitalia che riceve importanti contributi pubblici senza un reale miglioramento di gestione.

I sussidi nel trasporto ferroviario passeggeri britannico sono molto contenuti. Nel complesso per circa 46 milioni di passeggeri chilometri nell'anno 2006/2007 i cittadini del Regno Unito hanno aiutato gli operatori ferroviari con un contributo di circa 1,1 miliardi di sterline (circa 1,4 miliardi di euro esclusi i costi di gestione ed investimento nella rete ferroviaria).

Questi contributi sono suddivisi tra una trentina di operatori, il più grande dei quali ha circa l'11 per cento della quota di mercato.

L'indice di Herfindahl, che misura la concentrazione del mercato, nel mercato del trasporto ferroviario passeggeri inglesi è circa di 698; questo dato evidenzia una concorrenza molto forte nel mercato.

In Italia, lo stesso indice è circa a 9860 per quanto riguarda il trasporto passeggeri mentre è lievemente inferiore per quanto riguarda il trasporto merci, pari a 8480 punti (analisi dei treni chilometri).

Questi dati permettono di dimostrare che la concorrenza sul mercato del trasporto ferroviario non è ancora presente in Italia, poiché i valori sono molto prossimi al massimo grado di concentrazione (10000).

La tabella successiva evidenzia il grado di concentrazione nel mercato inglese e in quello italiano nel 2006/2007.

TABELLA 1**Indice di Herfindahl trasporto ferroviario nel 2006/2007**

Dati: min 0, max 10000

	Regno Unito	Italia
Trasporto Passeggeri	695	9860
Trasporto Merci	5400 (1)	8480 (2)

(1) Dati 2005 – (2) Treni KM

Fonte: Elaborazione dati ORR e FS

La concorrenza nel settore merci è molto limitata e se ne intravede un minimo sul trasporto internazionale dove certi operatori concorrenti sono riusciti ad approfittare della liberalizzazione europea del traffico merci e della contemporanea debolezza del settore cargo di Trenitalia (risultato netto con perdite di circa 900 milioni di euro con dei ricavi operativi di circa 950 milioni di euro nel 2006).

Il trasporto passeggeri invece in Italia è ancora pressoché monopolizzato da Trenitalia e solamente l'entrata di concorrenti nell'alta velocità nel 2010 potrà modificare la struttura del mercato.

La stagnazione del trasporto ferroviario italiano potrebbe essere giustificata da un livello molto basso di sussidi per il servizio pubblico; tuttavia l'analisi dei contributi, sovvenzioni e aumenti di capitale effettuata nel prossimo paragrafo evidenzia una debolezza del trasporto ferroviario italiano imputabile ad una gestione non privatistica dell'azienda con enorme spreco di risorse pubbliche.

Contributi, Sovvenzioni e aumenti di capitale: un confronto europeo

Il calcolo dei contributi pubblici è stato effettuato per i tre paesi presi in considerazione.

Il mercato inglese, quello che più si è sviluppato negli ultimi anni e che per dimensione (calcolato in numero di milioni di passeggeri chilometri), lo scorso anno ha beneficiato complessivamente di 4 miliardi di euro, conteggiando sia i contributi agli operatori che al gestore della rete ferroviaria..

La Tabella 2 prende in considerazione i dati dell'Office of Rail Regulation e di Network Rail con i relativi sussidi agli operatori ferroviari e al gestore della rete nel 2007.

TABELLA 2**Contributi e Sovvenzioni Ferrovie Britanniche nel 2007**

Dati: in milioni di Sterline e euro

	Anno 2007 in Sterline	Anno 2007 in euro
Operatori Ferroviari	1082	1405
Grant Network Rail	3283	4264
Totale	4365	5669
Profitti NR Limited	1183	1536
Contributi e Sovvenzioni Nette	3182	4132

Fonte: ORR e Network rail

La tabella evidenzia 1,4 miliardi di euro di sussidi agli operatori per le tratte che vengono considerate come servizio pubblico universale e circa 4,2 miliardi di euro di *grants* al gestore della rete; questo ultimo tuttavia ha conseguito un profitto al netto della tassazione di circa 1,5 miliardi di euro e di conseguenza i contributi pubblici nel settore ferroviario hanno di poco superato i 4,1 miliardi di euro.

L'analisi del mercato ferroviario francese è stata possibile grazie ai dati forniti da SNCF che è l'operatore monopolistica nonché gestore della rete (RFF). La Tabella 3 esamina i dati del 2006.

TABELLA 3

Contributi e Sovvenzioni SNCF nel 2006

Dati: in milioni di euro

	Anno 2006
RFF	3812
Regioni e STIF	2412
Stato	252
Prestazioni Pubbliche di Servizi	6476
Sovvenzioni e Compensazioni	4586
Totale	11062
Profitti SNCF	657
Contributi e Sovvenzioni Nette	10405

Fonte: Bilancio 2006 SNCF

Il totale dei contributi pubblici ha raggiunto in Francia la cifra ragguardevole di 11 miliardi di euro; al netto del profitto di SNCF, il totale si riduce a circa 10,4 miliardi di euro. Il settore ferroviario francese è sicuramente più grande di quello britannico ed ha avuto una crescita importante negli ultimi anni, tuttavia grazie ad enormi investimenti pubblici. Bisogna inoltre sottolineare che il trasporto ferroviario merci francese è in diminuzione negli ultimi 12 anni, contro una crescita di più del 70 per cento di quello britannico.

L'ultimo mercato analizzato è quello italiano, dove, come mostrato precedentemente, Ferrovie dello Stato e la sua succursale Trenitalia sono l'operatore dominante. Il periodo studiato è quello compreso tra il 2000 e il 2007.

La tabella 4 alla pagina seguente calcola la somma per ogni tipologia di contributo, sovvenzione o aumento di capitale nell'arco di tempo considerato; viene inoltre calcolato il totale, la media annuale e il picco massimo dei sussidi pubblici versati nelle casse di Ferrovie dello Stato.

La somma dei sussidi pubblici a Ferrovie dello Stato è enorme: nelle casse dell'operatore monopolista sono stati versati circa 56,5 miliardi di euro negli ultimi 8 anni, oltre ad aver avuto perdite per circa 3,7 miliardi di euro. I contributi dovuti al contratto con gli enti pubblici territoriali, principalmente dati per il trasporto a breve percorrenza ammontano a 9,5 miliardi di euro, mentre quelli derivanti dal contratto con lo Stato sfiorano i 5 miliardi di euro.

Il contratto di programma è costato ai contribuenti circa 9,5 miliardi di euro, mentre gli altri contributi e l'utilizzo di fondi circa 12 miliardi di euro; infine gli aumenti di capitale concessi dal Ministero dell'Economia assommano a 20,5 miliardi di euro negli ultimi 8 anni.

TABELLA 4**Contributi, Sovvenzioni e aumenti di Capitale (CSAC) FS dal 2000 al 2007**

Dati: in milioni di euro

Contributi, Sovvenzioni e Aumenti di Capitale	Dati
Contributi Contratto Enti Pubblici Territoriali	9493
Contributi Contratto Stato	4997
Contratto di Programma	9411
Altri contributi	1506
Utilizzo Fondi	10686
Aumenti Capitale	20468
Totale	56560
Media Annuale (2000 - 2007)	7070
Picco del 2002	9137

Fonte: Bilanci FS

In media, ogni anno negli ultimi 8 anni, 7,070 miliardi di euro vengono versati dal contribuente alle Ferrovie dello Stato, cioè circa 120 euro a cittadino italiano. Il picco di contributi pubblici si è avuto nel 2002 con più di 9,1 miliardi di euro versati a Ferrovie dello Stato, quasi come in Francia (senza avere il servizio francese) e il doppio di quelli inglesi.

I dati evidenziano dunque una grande dipendenza di Ferrovie dello Stato dai contributi, alle sovvenzioni e agli aumenti di capitale concessi dall'azionista.

Partendo da questo dato di fatto è interessante analizzare il "risanamento" del bilancio di Ferrovie dello Stato avvenuto tra il 2006 e il 2007 sotto la gestione dell'amministratore delegato ed ex sindacalista Mauro Moretti.

Un risanamento a carico del contribuente

La diminuzione delle perdite di ferrovie dello Stato e della sua succursale Trenitalia è stato proclamato come un grande successo.

Le perdite si sono ridotte da circa 2,1 miliardi di euro del 2006 a 418 milioni di euro l'anno successivo.

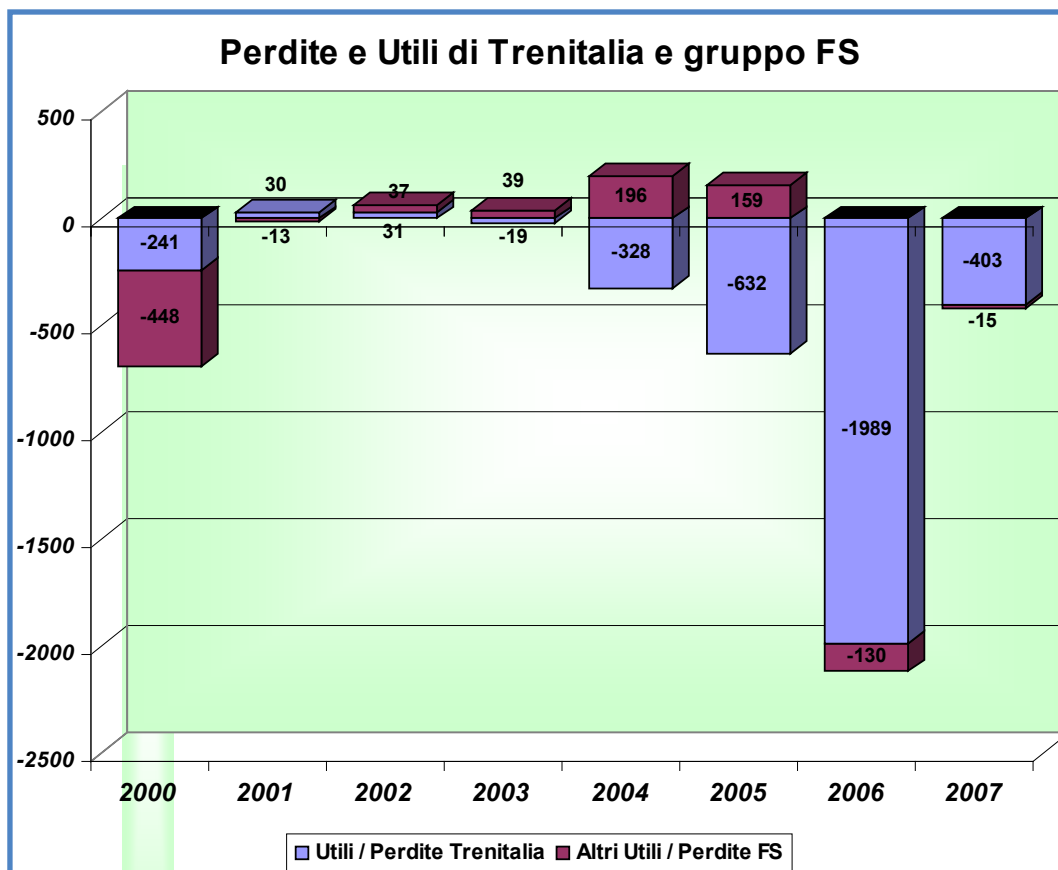
Questo "miracolo" è certificato anche dal grafico alla pagina successiva, che mostra l'andamento delle perdite ed utili di Trenitalia e di Ferrovie dello Stato tra il 2000 e il 2007.

Il grafico evidenzia l'effettiva riduzione delle perdite soprattutto grazie alla diminuzione del "rosso" di Trenitalia. A partire dal 2004 fino al 2006, le perdite di FS sono andate aumentando, crescendo inesorabilmente dai 132 milioni del 2004, 472 milioni di euro del 2005 ai 2,1 miliardi di euro del 2006. L'inversione di tendenza si è avuta nel 2007, primo anno della gestione di Moretti.

Si evidenzia inoltre come siano le perdite di Trenitalia a trascinare nel baratro l'intero gruppo FS Holding. L'operatore ferroviario è anche quello che riceve i maggiori sussidi statali per effettuare il servizio di trasporto ferroviario.

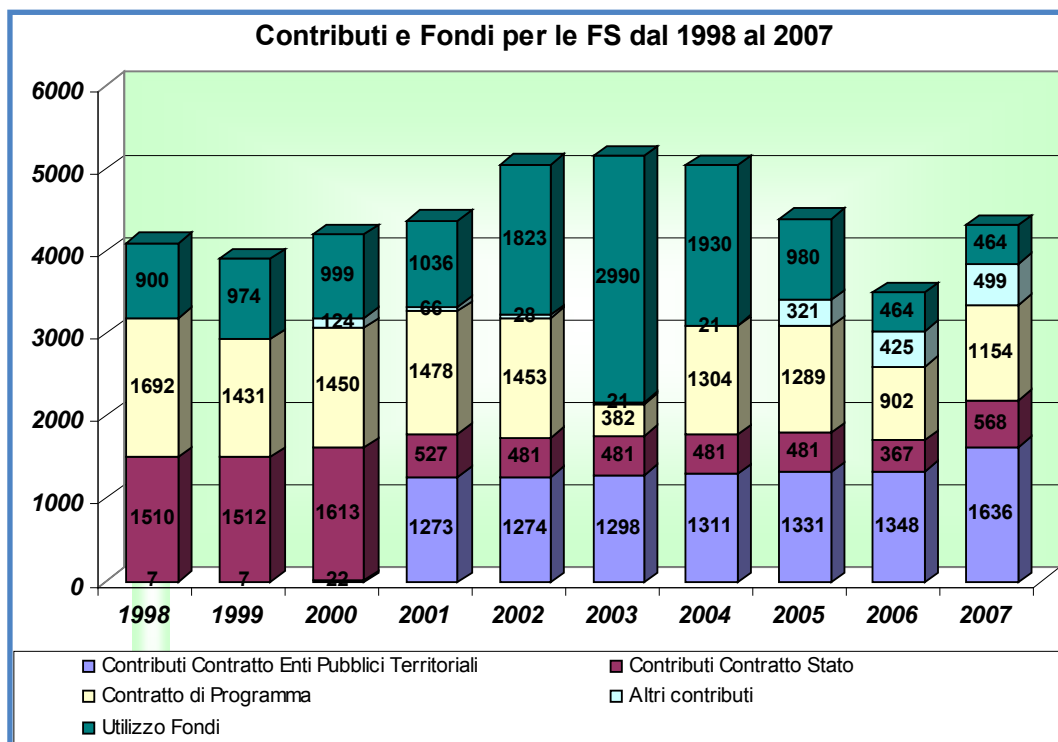
L'analisi di bilancio dunque è veritiera, ma molto parziale; manca infatti l'analisi dell'andamento dei contributi a Ferrovie dello Stato negli ultimi anni.

FIGURA 4



Il seguente grafico analizza i diversi contributi dal 1998 al 2007 versati a FS.

FIGURA 5

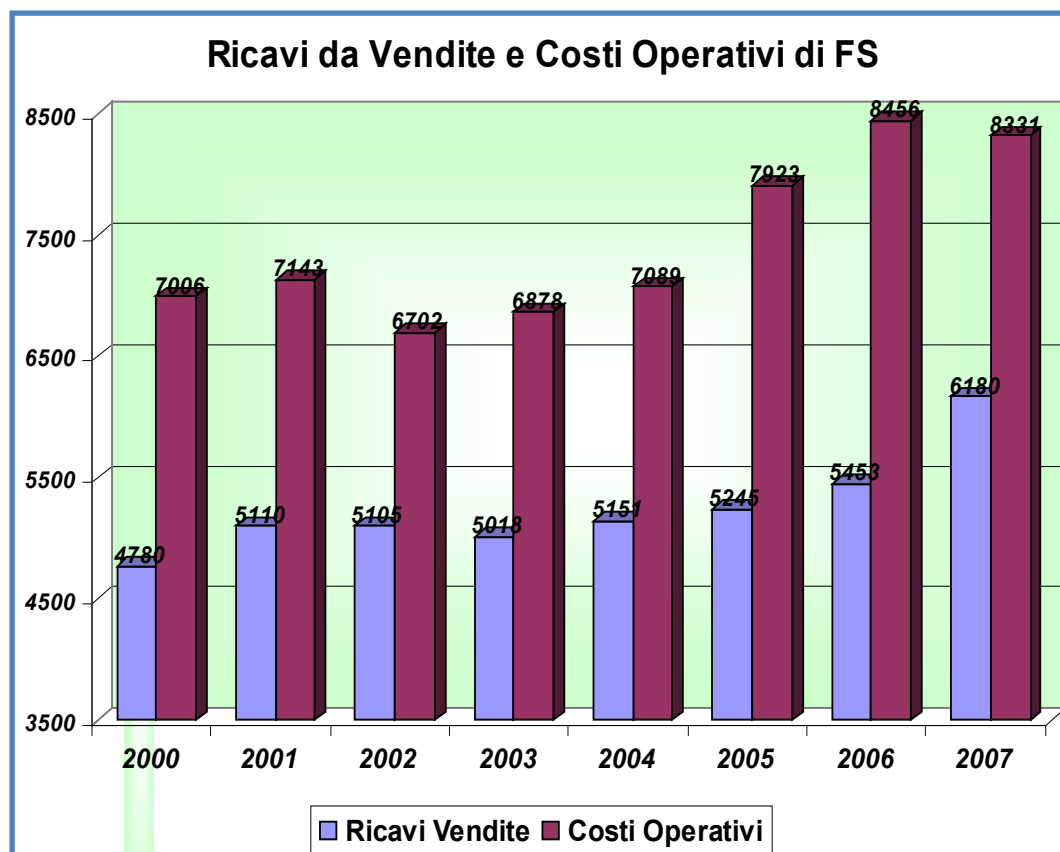


L'andamento è speculare, non a caso, a quello delle perdite di FS. Nel momento in cui vengono diminuiti i sussidi a FS Holding, le perdite esplodono (2004 - 2006), mentre quando aumentano i contributi e le sovvenzioni, le perdite di FS si riducono; questo è quello che è successo al monopolista ferroviario nel 2007.

Nell'ultimo anno rispetto al 2006, gli importi versati dallo Stato sono cresciuti di circa 815 milioni di euro, tanto quanto la diminuzione delle perdite operative (da 1239 a 415 milioni di euro). In particolare sono stati aumentati i contributi derivanti dal contratto con gli enti pubblici territoriali e da quello con lo Stato; è stato aumentato anche l'importo del contratto di programma per circa 250 milioni di euro nel 2007 rispetto al 2006.

Il grafico successivo prende in esame sia i ricavi delle vendite di Ferrovie dello Stato, compresi i contratti di servizio pubblico che i costi operativi per il periodo compreso tra il 2000 e il 2007.

FIGURA 6



Il grafico evidenzia nell'ultimo anno una diminuzione della differenza tra i costi operativi e i ricavi delle vendite rispetto al 2006. Il "buco" rimane tuttavia superiore a 2,1 miliardi di euro che sono regolarmente coperti dallo Stato.

Potrebbe sembrare esserci un miglioramento della gestione con un aumento dei ricavi nell'ultimo anno per circa 700 milioni di euro; tuttavia circa 500 milioni di euro arrivano direttamente dallo Stato tramite un aumento dell'importo garantito dal contratto di servizio pubblico e la restante parte dall'aumento delle tariffe per i treni a lunga percorrenza.

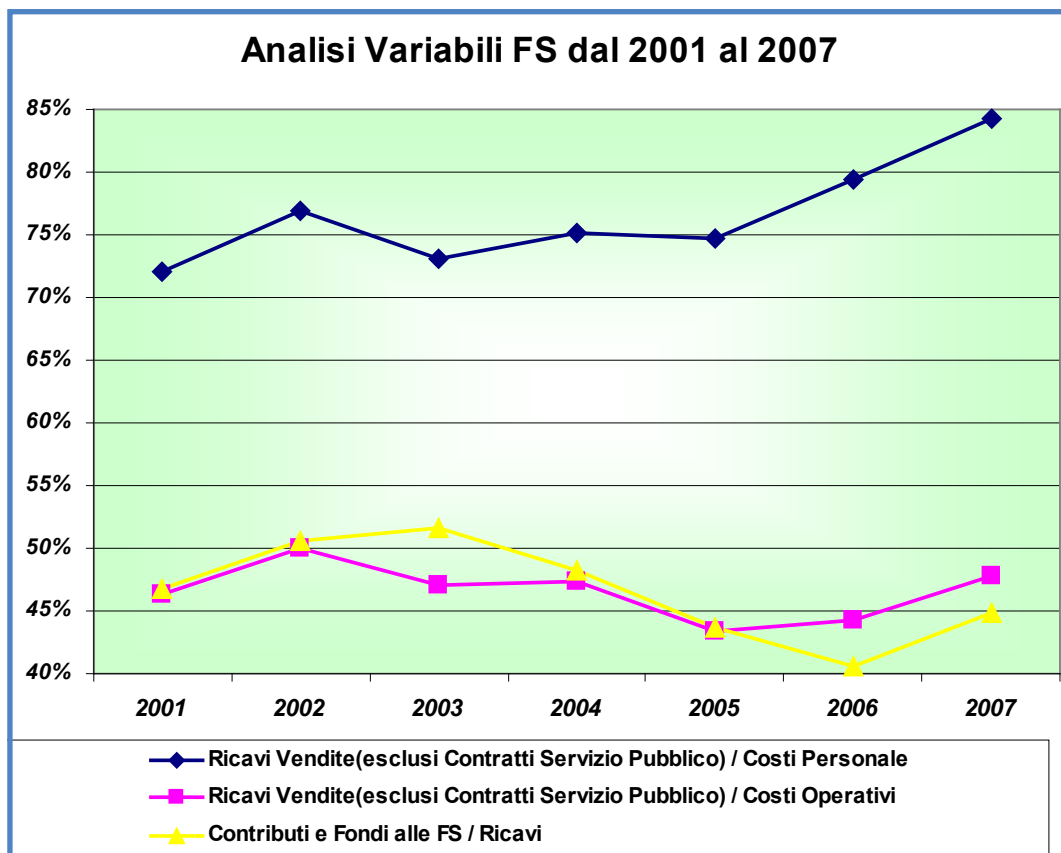
I costi operativi si riducono, ma nel prossimo paragrafo verrà effettuata un'analisi della riduzione dei costi che evidenzierà i punti deboli di questo "taglio" di costi.

Quale risanamento?

Se effettivamente ci fosse stato un risanamento del bilancio di Ferrovie dello Stato, questo sarebbe quanto meno da imputarsi alla generosità dei contribuenti.

Il grafico in figura 7 prende in esame alcune variabili relative alla gestione di Ferrovie dello Stato tra il 2001 e il 2007.

FIGURA 7



Il grafico evidenzia in giallo l'andamento dei contributi e dei fondi statali alle FS rispetto al totale dei ricavi aziendali. Nel 2007 tale indice sale al 45 per cento, circa 5 punti percentuali in più rispetto al 2006 ed ad un livello superiore anche a quello del 2005, quando le perdite di FS furono simili a quelle di questo anno.

Questo incremento è significativo poiché tra il 2006 e il 2007 c'è stato un aumento dei ricavi da traffico delle FS dovuto agli aumenti tariffari concessi.

La variabile che divide i ricavi delle vendite, esclusi i contratti di servizio pubblico, per i costi del personale evidenziano una situazione tragica per l'azienda; ogni 85 euro introitati sul mercato, FS ne spende 100 solamente per il personale. Il trend positivo per questa variabile dal 2006 è dovuto in gran parte agli aumenti tariffari concessi a FS.

In generale i ricavi delle vendite, esclusi i contratti di servizio pubblico, non coprono neanche il 50 per cento dei costi operativi.

Ci si pone la domanda essenziale: c'è stato il risanamento di Ferrovie dello Stato nel 2007 sotto la gestione Moretti?

La risposta purtroppo è negativa; ancora una volta Ferrovie dello Stato ha peggiorato la propria gestione a causa principalmente di una mancanza di concorrenza che evidenzerebbe la debolezza del monopolista.

Se Ferrovie dello Stato ed in particolare Trenitalia si trovassero in un mercato concorrenziale come quello del trasporto aereo, l'operatore sarebbe già fallito.

Analizzando il conto economico del 2007 con quello del 2006 di FS risulta evidente un peggioramento di gestione per circa 240 milioni di euro.

La riduzione delle perdite operative è stato di circa 824 milioni di euro tra i due anni considerati, ma come già evidenziato precedentemente i contributi pubblici sono aumentati per circa 815 milioni di euro. FS ha inoltre beneficiato dell'aumento delle tariffe, che di per sé è positivo, perché significa far pagare al passeggero il servizio di trasporto ferroviario, ma che non è stato fatto su nessuna base di incremento dell'efficienza del servizio. Per un confronto efficace tra i conti economici dei due anni è dunque necessario eliminare i maggiori ricavi derivanti dall'aumento tariffario (circa 123 milioni di euro).

La riduzione dei costi è necessaria per il miglioramento del bilancio di FS, ma se questi tagli sono fatti sull'acquisto di materiale per la manutenzione dei rotabili (52 milioni di euro) o per minori acquisti per magazzino (63 milioni di euro) o più in generale per l'acquisto di materiale diventa un dato preoccupante. L'azienda ha inoltre ridotto inoltre i costi per la manutenzione e la pulizia. Si è tenuto conto inoltre di un aumento di costo non imputabile alla gestione di FS, quello relativo alla spesa in energia elettrica per la trazione dei treni ed è la motivazione per la quale nel confronto sono stati aggiunti 29 milioni di costi.

La seguente tabella riassume il peggioramento di gestione tra il 2007 e il 2006.

TABELLA 5

Peggioramento Gestione FS nel 2007 - Ricavi e Costi

Dati: in milioni di euro

Ricavi e Costi	Dati
Ricavi - Costi 2006	-1239
Maggiori Contributi Statali	815
Maggiori ricavi da Aumento Tariffe	123
Acquisto Materiali (1)	130
Manutenzione (1)	23
Pulizia (1)	5
Energia Elettrica Trazione Treni (2)	-29
Ricavi - Costi 2007 Parità Condizioni	-172
Ricavi - Costi 2007 REALE	-415
Peggioramento Gestione	-243

(1) Risparmi di costo – (2) Aumento di costo non imputabili alla gestione

Fonte: Bilancio FS 2007 e 2006

Il peggioramento, cioè la differenza tra le perdite operative ottenute nel 2007 e quelle che si sarebbero ottenute a parità di condizioni con il 2006 è di circa 243 milioni di euro. Sono stati riportati i dati prima descritti e la conclusione è alquanto deludente: non c'è stato nessun miglioramento nella gestione operativa dell'azienda, anzi le perdite operative sono aumentate a parità di condizioni con l'anno precedente.

Il management ha avuto la "fortuna" o la capacità di ricevere maggiori contributi dallo Stato e di avere un aumento delle tariffe, mentre le riduzioni dei costi sono tutte discutibili.

Questo dato non deve stupire; quando aumentano i contributi pubblici, difficilmente un'azienda tenderà ad un miglioramento di gestione, in quanto si crea un'aspettativa che lo Stato interverrà nuovamente. È la stessa logica della gestione fallimentare di Alitalia. Non sono state fatte ristrutturazioni aziendali poiché il management era cosciente che lo Stato avrebbe sempre ripianato le perdite. Quello che è venuto meno nel caso di Alitalia è il monopolio. La concorrenza ha evidenziato la gestione fallimentare e la fine degli aiuti pubblici potrebbe dichiarare la fine della compagnia aerea.

Le perdite operative di FS sono inferiori alle perdite nette ed è interessante capire come questo miglioramento sia stato possibile; il conto economico di FS registra infatti perdite nette per 418 milioni di euro rispetto ai 2,1 miliardi di euro del 2006.

L'azienda ferroviaria ha beneficiato nel 2007 oltre ai maggiori ricavi e minori costi per circa 1067 milioni di euro, evidenziati nella tabella precedente, di maggiori proventi finanziari per 1129 milioni di euro; l'azienda ha tuttavia registrato anche maggiori oneri finanziari, dovuti all'aumento del debito, per 182 milioni di euro e altre maggiori uscite.

Nel complesso il peggioramento è uguale a quello registrato per i ricavi ed i costi operativi.

La seguente tabella evidenzia oltre alle perdite operative, le altre voci del conto economico; sono state evidenziate le differenze del 2007 rispetto all'anno precedente.

TABELLA 6

Peggioramento Gestione FS nel 2007 - Utili

Dati: in milioni di euro

Utili	Dati
Utile 2006	-2119
Ricavi Maggiori - Costi Minori della Produzione (1)	1067
Oneri e Proventi Straordinari	1129
Oneri e Proventi Finanziari	-182
Rettifiche Att. Fin	-19
Imposte	-45
Utile di pertinenza terzi	-5
Utile 2007 Parità Condizioni	-175
Utile 2007 REALE	-418
Peggioramento Gestione	-243

(1) Tabella Ricavi e Costi

Fonte: Bilancio FS 2007 e 2006

Il peggioramento di gestione è dunque di 243 milioni di euro a parità di condizioni rispetto al 2006.

La gestione Moretti non ha quindi migliorato i conti di Ferrovie dello Stato che continua a soffrire del tipico male delle aziende pubbliche: l'inefficienza.

La separazione tra RFI e Trenitalia è quanto mai necessaria in modo che il settore si apra ad una reale concorrenza. È inoltre necessaria la privatizzazione completa di Trenitalia e la suddivisione tra le tre parti aziendali: media/lunga percorrenza che non necessita di alcun sussidio pubblico, la parte di trasporto regionale e quella del trasporto merci.

In questo ultimo settore, Trenitalia Cargo opera con delle perdite di quasi 900 milioni di euro, quando il ramo aziendale ha dei ricavi per circa 950 milioni di euro.

La concorrenza di Trenitalia Cargo verso gli altri pochi operatori ferroviari merci è sleale, in quanto con un simile bilancio un'azienda privata sarebbe già fallita; invece riceve finanziamenti dagli altri rami aziendali che ricevono anche sussidi pubblici statali. Perché non lasciare crescere operatori più efficienti? Quale funzione sociale ha bruciare 900 milioni di euro l'anno?

Negli ultimi 8 anni, ogni giorno Ferrovie dello Stato ha bruciato 20,6 milioni di euro gentilmente offerti dal contribuente. Un'inversione di direzione si potrà avere con una gestione aziendale che si avvicini a quella privatistica, la quale richiede sia la liberalizzazione del settore, sia la disciplina di mercato imposta da una privatizzazione. Lo stretto intreccio tra politica, sindacati e Ferrovie dello Stato è il solito nodo che stringe il cappio al collo al nostro paese.

Il cambiamento è necessario affinché questa spesa si riduca; le parole d'ordine per il trasporto ferroviario sono tre e molto semplici: separazione tra RFI e Trenitalia, liberalizzazione effettiva del mercato e privatizzazione completa di Trenitalia.

IBL Briefing Paper

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.

I BRIEFING PAPER

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito www.brunoleoni.it.