

Privati nelle Ferrovie: avanti ma con giudizio

L'annuncio dell'ad Donnarumma: «Tra poche settimane presento il piano»

LA STRATEGIA

Ercole Incalza

C'è un obiettivo che ricorre in modo costante in tutti i manager che si sono succeduti nella gestione delle Ferrovie dello Stato da Lorenzo Necci in poi: un coinvolgimento dei privati nella gestione. È davvero interessante in tale contesto l'intervento dell'amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Stefano Donnarumma a Cernobbio. Considero di particolare rilievo questi due passaggi:

1. Il Piano predisposto dal mio predecessore, mirato sempre verso una possibile privatizzazione, non sarà affatto ignorato. Trattasi di uno studio precedente al mio arrivo che ho valutato e che nelle prossime settimane rielaborerò.

(Ricordo che quel Piano, prodotto da Ferraris, invocava lo strumento del "Regulatory Asset Base", uno strumento che fornisce una assicurazione ai privati disposti a travasare propri capitali in una azienda pubblica grazie ad un tasso di rendimento certo; cioè i soci potranno contare su una remunerazione in linea con quella che avrebbero ottenuto per investimenti in settori con un profilo di rischio simile)

2. Prima di arrivare all'apertura del capitale è necessario scegliere quale parte del gruppo portare sul mercato e in che percentuale. Poi ci vorranno un paio d'anni per mettere a punto l'operazione. La decisione finale spetterà all'azionista, cioè praticamente al governo.

Due passaggi da cui si evince, in modo trasparente, quanto Donnarumma non intenda inseguire soluzioni o ipotesi prive di motivati approfondimenti, soluzioni o ipotesi utili solo per produrre annunci ma privi di riferimenti difendibili. Quindi, l'intervento di Donnarumma possiamo definirlo un "bagno di apprezzabile serietà".

D'altra parte per affrontare questo interessante obiettivo, cioè questo che definisco ormai un obbligato tentativo di coinvolgere capitali privati, penso sia utile ricordare la esperienza vissuta in occasione della realizzazione del sistema ferroviario ad Alta Velocità Alta Capacità in cui il coinvolgimento di Eni, Iri, Fiat e Montedison è stato determinante per realizzare un'opera complessa e, al tempo stesso, è stata anche la prima volta che si è tentato di dare vita ad una Società per Azioni, la Tav, con un capitale sociale di 1.500 milioni di lire, di cui il 51% di risorse era privato.

Quella della Tav è stata, senza dubbio, da un lato una esperienza positiva perché grazie al coinvolgimento di privati si è realizzato un sistema tecnologicamente avanzato e determinante per la crescita della offerta ferroviaria, dall'altro una esperienza negativa perché si è praticamente conclusa trasferendo, dopo otto anni, l'intero impianto finanziario e gestionale alle Ferrovie dello Stato.

Questo precedente, quindi, al tempo stesso positivo e negativo, penso possa aiutare l'attuale amministratore Donnarumma a capire il perché o i perché delle difficoltà che rendono incerta l'attuazione di un simile obiettivo. A mio avviso penso che uno dei motivi, sicuramente il più determinante, sia legato a una errata interpretazione del concetto di "proprietà" e del concetto di "funzione".

LE SPECIFICITÀ

È vero che il Gruppo Ferrovie dello Stato è stato, a tutti gli effetti, prima un Ente pubblico economico e poi una Società per Azioni ma al suo interno esiste la Società per Azioni Rete Ferroviaria Italiana che, oltre ad avere la disponibilità patrimoniale della rete, possiede anche una sua peculiare specificità, una sua ben identificata "funzione" che in modo sintetico tento di descrivere di seguito:

decide chi può entrare nella rete;

definisce un determinato costo per l'utilizzo della rete;

è responsabile della qualità degli standard offerti dalla rete;

impone e obbliga i fruitori autorizzati al rispetto di un preciso codice comportamentale;

realizza e manutene la rete.

Tutto questo impone, quanto meno, un approccio carico di "umiltà", cioè un approccio che deve ammettere che esiste uno zoccolo fisso, o meglio una componente gestionale della rete, che non può essere intaccata perché crollerebbe la distinzione tra "proprietà" e "funzione"; una distinzione che testimonia praticamente la singolarità di ciò che è la nostra offerta ferroviaria.

Quindi il comportamento dell'amministratore delegato Donnarumma denuncia, in partenza, non solo una adeguata e motivata serietà ma anche una misurabile coscienza delle difficoltà che, necessariamente, per essere superate dovranno essere oggetto di una lunga metabolizzazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA