

Le Ferrovie dello Stato fanno profitti e fenomenali investimenti. In particolare la nuova, splendida stazione Tiburtina a Roma, firmata da un archistar (non gratis di certo). Fanno una ristrutturazione degli interni dei treni veloci, che sembra costare 800 mila euro/ treno, quando un treno nuovo costa solo un terzo di più. Devono essere interni lussuosissimi, per far concorrenza a Montezemolo e alla sua NTV, il quale ha correttamente dichiarato che questo maggior confort di cui godranno i passeggeri FS è un primo beneficio della concorrenza che si affaccia su quel servizio. Il problema è: da dove arriva il fiume di soldi a FS per fare queste meraviglie con in più il bilancio in attivo?

Per le infrastrutture (stazione compresa), dalle nostre tasche di contribuenti. Per le carrozze foderate di leopardo (vero, non sintetico, altrimenti non si spiega il costo) dalle rendite di monopolio lucrate finora sulle linee di Alta Velocità, pagate per intero ancora dai contribuenti (altrimenti andare a Roma ci costava 300 euro a viaggio). Per i profitti, semplicemente non si tratta di profitti: siccome i contribuenti versano a FS tutti gli anni in media 6 miliardi di euro, parlare di profitti non ha senso economico. Se ne versassimo 5, FS avrebbe 1 miliardo di perdite (è già successo), se ne versassimo 7 farebbe un miliardo di profitti. In tutti i casi le ristrutturazioni saranno un ulteriore aggravio per i viaggiatori, visto che saranno introdotti quattro livelli tariffari di cui i primi tre con un costo di molto superiore agli attuali.