

"Troppi soldi di Stato a Fs? Scelta politica per aver prezzi bassi"

» STEFANO FELTRI

Nel 2016 le Ferrovie dello Stato hanno investito 6,5 miliardi di euro, 1,6 proprie e 4,3 dello Stato. E se fossero soldi buttati? Presto la tecnologia - tra auto senza pilota e *car sharing* - potrebbe rivoluzionare il trasporto su gomma e, comunque, c'è un'analisi costi-benefici dietro queste scelte (del governo, prima ancora che delle Ferrovie)? Marco Ponti, uno dei più noti economisti dei trasporti in Italia, ha sollevato queste domande sul *Fatto* del 24 maggio, sostenendo che i 14 miliardi che i contribuenti investono ogni anno nelle Ferrovie sono spesi più per generare consenso politico che per valutazioni di efficacia economica. L'amministratore delegato di Fsi, Renato Mazzoncini, quando ha letto l'articolo, ha voluto replicare al *Fatto*. Lo incontriamo nella sede delle Ferrovie, a Roma.

"NON SO DOVE Marco Ponti abbia preso il dato dei 14 miliardi", dice Mazzoncini. Il suo conto è questo: i trasferimenti di risorse pubbliche verso il sistema ferroviario sono stati 4,1 miliardi di euro all'anno nell'ultimo triennio a cui vanno aggiunti 2,3 miliardi di "corrispettivi" che le Regioni pagano per i servizi ferroviari. Le Frece, cioè l'Alta velocità, non ricevono contributi pubblici e gli Intercity 200 milioni. Marco Ponti al conto aggiunge i 4,3 miliardi di investimenti a carico dello Stato e i 4,3 miliar-

di di deficit ogni anno del Fondo speciale ferrovie dello Stato dell'Inps, che eroga le pensioni ai dipendenti che erano nelle Fs fino al primo aprile 2000, quando la società è stata trasformata in società per azioni per direttiva europea. Tutti i nuovi assunti ora sono iscritti al fondo lavoratori dipendenti dell'Inps. "Il Fondo era già in rosso prima del suo passaggio all'Inps e, dal 1973, i suoi squilibri gestionali sono a carico del bilancio dello Stato", scrive l'Inps sul suo sito.

"Dallo Stato e dalle Regioni non riceviamo sovvenzioni ma contributi per il contratto di servizio, come tutte le imprese di trasporto in rapporti con la Pubblica amministrazione", spiega Mazzoncini. Nel servizio regionale, Fsi ha uno dei *pay for use* (cioè il prezzo per il viaggiatore) tra i più bassi d'Europa, "incassiamo dai passeggeri il 30-35 per cento del costo del servizio, mentre in Francia e Germania la percentuale è oltre il 50, e questo per una precisa scelta politica, perché in Italia i trasporti sono considerati servizi fondamentali per la collettività, alla pari di sanità e scuola".

Di fronte alle accuse di mungere troppi soldi alle casse dello Stato, Mazzoncini replica: "Dal punto di vista dell'impresa che eroga il servizio è del tutto indifferente ricevere la copertura dei costi dai biglietti o una parte dai biglietti e una parte dallo Stato". Tradotto: se lo Stato

smette di pagare la sua parte, a Fsi basta alzare il prezzo del biglietto, che non sarà più politico ma di mercato. In tutti gli altri settori se sale il prezzo scende la domanda e quindi l'effetto sui ricavi è tutto da misurare. Ma non è così per le Ferrovie, sostiene Mazzoncini: "Ci sono un'infinità di studi che dimostrano come la domanda di trasporto pubblico è fortemente anelastica rispetto al *pr-*

cing, è legata molto di più a performance, tempi di percorrenza, puntualità e altre variabili". Tradotto: se salgono i prezzi, la gente continua a viaggiare allo stesso modo (e questo, per i critici, è una dimostrazione che il settore è in mano a un monopolista).

"A Milano compri un abbonamento ai trasporti urbani con 35 euro al mese, a Madrid con 55. Sono sicuro che la domanda sarebbe uguale a Milano se il prezzo salisse a 55, ma c'è una alta sensibilità politica alle scelte tariffarie nel trasporto pubblico".

È TUTTA POLITICA anche la spiegazione degli investimenti. Quando Fsi investe risorse proprie (8 miliardi), ottiene una remunerazione del capitale investito "del 4 per cento". Quando i soldi li investe lo Stato - mentre la società Rfi del gruppo Ferrovie costruisce

- la remunerazione è zero. Perché? "Se si vogliono tenere bassi i prezzi del trasporto regionale - e bassi vuol dire molto bassi - bisogna tenere basso il costo del pedaggio sulla rete. Se lo Stato consentisse di

portare a remunerazione tutto il valore della rete ferroviaria - 30 miliardi - il pedaggio dovrebbe salire. In Germania è di 5 euro a chilometro, in Italia di 2,3. Se il gestore della rete ferroviaria non ha gli incassi che gli servono per coprire il costo degli investimenti e della circolazione, ha bisogno che lo Stato versi risorse per la manutenzione e gli investimenti".

VISTO CHE LE CIFRE sono così rilevanti, esiste almeno una precisa analisi costi-benefici? Marco Ponti l'ha invocata spesso sul *Fatto*. Sembra che non sia possibile, a sentire la risposta di Mazzoncini: "L'Alta velocità è partita nel 1990 con un progetto che voleva rivoluzionare il Paese e io credo che sia stato davvero rivoluzionato, ma come fai a fare un'analisi costi-benefici classica? Bisognerebbe considerare le mutazioni sociali, la rivalutazione immobiliare intorno all'infrastruttura, il Pil indotto... Secondo alcuni studi, in Spagna c'è stato un aumento del Pil del 10 per cento in tutte le città toccate dall'Alta velocità".

Poi ci sono i benefici non economici. Come quelli ambientali che Marco Ponti aveva definito "piccoli in assoluto". Mazzoncini contesta la

valutazione. Ma il dato fornito da Fsi è questo: secondo l'Ispira, spostare l'1 per cento del traffico passeggeri sul treno determina un risparmio di 1,3 milioni di tonnellate di anidri-

de carbonica all'anno. Fsi però omette che sono soltanto 0,3 per cento dei 433 milioni prodotti ogni anno. L'auto ha anche il vantaggio di poter andare *door to door*, come si dice in

gergo. Ma Fsi prova a competere: "Vogliamo passare dal navigatore dell'auto privata a una app che, indicando origine e destinazione, offra alcune alternative per muoversi con un

biglietto unico. In modo che ci sia una risposta alle esigenze di ciascuno, a seconda che abbia come priorità il tempo o il prezzo. È il punto di arrivo del nostro piano industriale", spiega Mazzoncini.



Il caso

Il 24 maggio sul "Fatto" è uscito l'articolo "Ferrovie, gli investimenti che diventeranno inutili" di Marco Ponti, economista dei trasporti. La tesi: senza analisi costi-benefici precise, la scelta (anche del governo Gentiloni) di investire miliardi di euro su linee ferroviarie rischia di generare sprechi, anche per effetto delle tecnologie (car sharing ecc.)

A FONDO PERDUTO

"L'investimento del governo sui binari non è remunerato perché altrimenti dovrebbe salire il pedaggio sulla rete"

.....

SPENDERE È SEMPRE BENE

"Analisi costi-benefici sull'Alta velocità? Era un progetto per rivoluzionare il Paese e mi pare che abbia funzionato"

.....

Il manager

Renato Mazzoncini, 49 anni, è ad delle Fs dal dicembre 2015, scelto dal governo Renzi

Ansa

