

Soldi pubblici, utili privati: l'Iri dei trasporti

Il governo ha stanziato 23 miliardi per l'ex gestore delle strade e altri 13,3 miliardi per ammodernare le rotaie. La nuova azienda avrà competenza sul 90% dei movimenti e una dimensione tale da sbaragliare qualsiasi tentativo di concorrenza

di **CLAUDIO ANTONELLI**



■ Gli esperti indipendenti, che in Italia sono molto pochi, hanno già definito la fusione tra

Anas e Fs come la nascita della nuova Iri dei trasporti. Da un lato ci saranno fondi pubblici e dall'altro si ipotizza (ma la certezza non c'è) profitti privati. Con la possibilità concreta di assistere a un grande colosso che si muove senza alcuna concorrenza e senza particolari bandi di gara. Ora, «la teoria economica sconsiglia quella che si chiama integrazione verticale di impresa dominante», ha scritto in più occasioni **Marco Ponti**, docente di economia dei trasporti al Politecnico di Milano, «a chi già dispone di un grande potere di mercato non dovrebbe essere consentito di diventare ancora più potente. Caso mai andrebbe fatto il contrario, come nei celebri esempi dei telefoni e delle società petrolifere negli Usa, o degli aeroporti di Londra, costretti tutti allo *unbundling* dal regolatore pubblico».

A oggi Fs gestisce più del 90% del traffico ferroviario. Così, contro ogni logica concorrenziale, il governo ha deciso di affidarle pure la gestione delle strade. Il tutto dopo aver deliberato nell'ultima manovra di aprile e nel decreto fiscale fondi complessivi per circa 36 miliardi di euro. Lo scorso aprile il gruppo Fs si è portato a casa lavori per l'adeguamento delle reti ferroviarie regionali agli standard tecnologici e di sicurezza previsti dalle nuove norme. Il governo tramite il Cipe ha stanziato poco più di 12 miliardi di euro. Ovviamente ai lavori non ha concorso altro gruppo né na-

zionale né internazionale.

Allo stesso tempo, il Cipe ha sbloccato il contratto Anas 2016-2020 che prevede un programma di opere da 23,4 miliardi, già finanziato per 15,9. Le risorse aggiuntive (12,4 miliardi) arrivano per 6,4 miliardi in eredità dalla legge di stabilità 2016 e per 6 miliardi dai programmi finanziati con i fondi Ue approvati nel primo semestre del 2017. Il piano, nel dettaglio, prevede 8,4 miliardi per completamento di itinerari; 10,6 per manutenzione straordinaria e messa in sicurezza; 4 miliardi per nuove opere. Oltre ai 23,4 miliardi ci sono poi opere per 6,1 miliardi già in corso di esecuzione e che andranno avanti con le vecchie regole. Ed è proprio su questo tema che si gioca uno degli elementi delicati che potrebbero ingarbugliare la fusione tra Anas e Fs. Grazie alle modifiche del governo, si passa dai finanziamenti statali a fondo perduto a un meccanismo di «corrispettivo». «Il nuovo sistema», ha spiegato pochi mesi fa il presidente Anas **Gianni Armani** al *Sole 24 Ore*, «permetterà allo Stato di risparmiare in cinque anni circa 800 milioni di euro». «Sulla parte investimenti», ha proseguito, «l'Anas si assume il rischio costruzione: gli oneri accessori di ogni lavoro vengono abbassati a regime dal 12,5% al 9% (era il 15% fino a due anni fa), e dopo l'approvazione del progetto definitivo il rimborso statale non cambia, spetta a noi fare in modo che i costi non crescano in corso d'opera. Sulla parte servizio il canone statale, partendo dai costi storici Anas, prevede la variazione in base a parametri di qualità e traffico effettivo». Bisogna avere grandi speranze per immaginare che tutte le promesse

di **Armani** si realizzino. Al di là delle opinioni, quel che è certo è che la delibera del governo è ancora monca. Il testo deve essere formalizzato dalla Corte dei conti. Senza il visto, l'integrazione di Anas nel gruppo Fs andrebbe incagliandosi. Senza dimenticare che Anas, oltre a portare in dote perdite per circa 500 milioni, ha contenziosi per 9 miliardi. Lo scorso aprile il governo ha assegnato 700 milioni a garanzia delle pendenze che andranno a maturazione nel triennio. E il resto? Se lo ritroverà in pancia Fs? Se così fosse, come sarà possibile gestire la quotazione delle Freccie? Il progetto originario del governo Renzi prevedeva infatti l'ingresso in Borsa per la fine di quest'anno. L'operazione si rendeva, infatti, necessaria per raccogliere liquidità tra i piccoli e gli investitori istituzionali non solo per mettere a riserva denaro fresco, ma proprio per evitare che il fardello di Anas gravi troppo sulle spalle dell'azienda guidata da **Renato Mazzoncini**. Il piano della Borsa per quest'anno è saltato. Il che significa che il manager tanto apprezzato da **Matteo Renzi** si troverà a chiudere i conti del 2017 con serie difficoltà. **Ugo Arrigo**, che insegna finanza pubblica alla Bicocca, ha fatto per i suoi studenti una ricerca datata 2013 ma che resta la più completa ed esaustiva sul rapporto tra Fs e denaro pubblico. Ha spiegato che tra il 1992 e il 2012 il contributo del colosso al debito pubblico è stato di poco superiore ai 207 miliardi di euro. Il fatto che le Freccie marcino in una direzione di crescita e utili e il resto del trasporto su rotaia si muova verso numeri negativi lascia immaginare che il trend della

spesa pubblica a sostegno della capillarità delle rotaie non tenderà a cambiare nei prossimi anni. Le linee ferroviarie che funzionano sono solo quelle «verticali» che vanno da Nord a Sud, mentre quelle orizzontali da Est a Ovest continuano a essere obsolete e a binario unico. Su 100 spostamenti, il 4,4% avviene su bus, tram e metropolitana, l'1,3% su pullman, lo 0,9% su treno. Il resto con mobilità privata, alias l'automobile.

L'anno scorso è spuntata l'ipotesi di finanziare Anas con una quota proporzionale delle accise. Un metodo utilizzato in molti Stati americani. Peccato che prendere Anas e fonderla in Fs pregiudichi la logica del *pay per use*. Ovvero, la logica del paga chi consuma. Al di là delle difficoltà finanziarie e legislative derivate dalla fusione forzata chiusa in fretta e furia all'ombra dell'albero di Natale c'è un ultimo tema di fondo a non quadrare. Per usare sempre le parole del professor **Ponti**, «tutta la normativa europea e italiana spinge verso soluzioni di affidamento al mercato per le imprese di trasporto locale». La soluzione Fs va in direzione opposta: «Infatti la auspicano gli amministratori locali delle imprese più inefficienti, nella convinzione che solo Fs abbia la forza politica di ottenere sempre e comunque risorse pubbliche. E hanno molto probabilmente ottimi motivi per sperarlo, basta considerare i livelli di trasferimenti pubblici a Fs nei decenni passati». Se aggiungiamo che il piano di **Mazzoncini** è tutto concentrato sulla conquista del trasporto su gomma, il piano di **Matteo Renzi** appare sempre più chiaro. Politica e trasporti saranno indissolubili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra i problemi sul tavolo ci sono 9 miliardi di contenziosi irrisolti

Dal 1992 al 2012 la spesa di Stato per i treni è stata pari a 207 miliardi

GLI INVESTIMENTI APPROVATI

Contratto
di programma
Anas
2016-2020
approvato
dal Cipe



anas

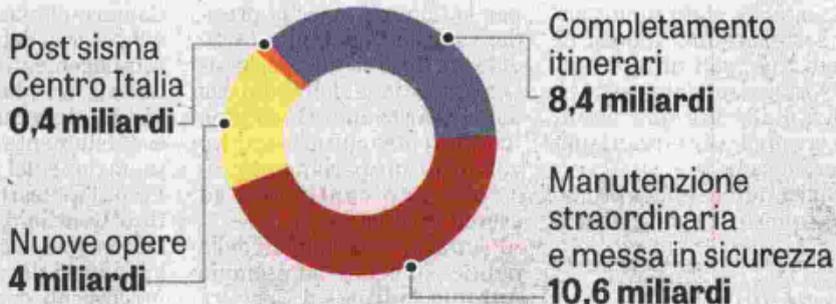
Le nuove regole

- Si passa dai finanziamenti statali a fondo perduto a un meccanismo di "corrispettivo"
- Gli oneri accessori di ogni lavoro vengono abbassati a regime dal 12,5% al 9% (era il 15% fino a due anni fa), e dopo l'approvazione del progetto definitivo il rimborso statale non cambia

- **23,4 miliardi** nel periodo 2016-2020
- **15,9 miliardi** opere già finanziate
- **12,4 miliardi** di risorse aggiuntive al piano (6,4 dalla Stabilità 2016 - 6 dai programmi Fsc approvati)



La ripartizione degli investimenti nel quinquennio



Il Cipe ha dato parere favorevole al contratto Rfi (gruppo Fs)

13,3 miliardi le nuove risorse approvate

4,2 miliardi la spesa media annua