

Rivoluzione Ferrovie: pronto un piano per comprare l'Anas. Fs vuole anche l'Atac e punta alla mobilità integrata. Per le strade tariffe recuperate con l'accisa-carburanti

Rivoluzione Ferrovie: pronto un piano per comprare l'AnasROMA - Il progetto è pronto ed è stato illustrato nelle sue linee guida al consiglio di amministrazione, dopo aver avuto un primo disco verde da Palazzo Chigi. Le Ferrovie, oltre a preparare un'offerta per rilevare l'Atac, la disastrosa compagnia di trasporto locale romana, hanno nel mirino l'Anas.

La società che gestisce le strade nazionali entrerebbe nell'orbita dei treni grazie ad un aumento di capitale di Ferrovie, che avverrebbe appunto tramite il conferimento dell'Anas da parte dello Stato.

Uscita così dal perimetro dell'amministrazione pubblica (con lo Stato che vedrebbe dimagrire di circa 2 miliardi il peso delle sue partecipazioni soggette alle regole di Bruxelles) l'Anas potrebbe essere privatizzata o anche quotata in Borsa. Per renderla appetibile ai potenziali acquirenti o investitori l'Anas vedrebbe modificato il suo sistema di finanziamento. Non più trasferimenti diretti da parte del Tesoro, ma un prelievo secco sulle accise che già gravano sulla benzina.

Nessun aumento del prezzo dei carburanti ma uno spostamento del peso del finanziamento dalla totalità dei contribuenti a quei soli che acquistano benzina o gasolio e utilizzano la rete viaria: in sostanza una sorta di pedaggio sul "consumo di asfalto".

Il pacchetto preparato da Renato Mazzoncini, l'amministratore delegato di Ferrovie che Matteo Renzi ha voluto alla guida della società dopo la non felice parentesi del duo Messori-Elia - dimissionati entrambi perché divisi sui criteri di privatizzazione della spa - , risponde ad una concezione del trasporto basato sulla mobilità integrata. L'orizzonte delle Ferrovie è adesso quello della gestione dei passeggeri su tutto il sistema di trasporto pubblico, da quello urbano-metropolitano-regionale a quello su binario e su gomma.

In questa ottica le Ferrovie hanno puntato l'Atac. La compagnia romana è gravata dai cascami logistici e giudiziari di una gestione disastrosa: perde 1,1 milioni al giorno pari a oltre 300 milioni l'anno. Mazzoncini ha dichiarato in Parlamento che le municipalizzate saranno mollate dagli enti locali e che l'Atac potrebbe finire in mani straniere. Le Ferrovie la vogliono prima che sia troppo tardi: "Siamo l'unico soggetto che può proporre un'integrazione anche tariffaria". Il blitz sull'Atac, che era pronto a scattare, ha subito però un rallentamento: il governo ha consigliato di attendere l'elezione del nuovo sindaco della capitale prima di procedere. Munizioni pronte invece per prendere il controllo della Roma-Lido, la storica ferrovia locale che collega la città al suo popoloso litorale e che Fs vuole rilanciare dopo decenni di declino.

La strategia di Ferrovie si allarga però a confini prima impensati. Sul tavolo del cda c'è anche un dossier che riguarda la privatizzazione delle Ferrovie greche e una puntata fino in Iran, dove si è iniziato a discutere per realizzare una rete ad alta velocità. La mobilità integrata che è nei piani di Mazzoncini prevede però che il sistema non si fermi di fronte ad alcuni ostacoli naturali. Ecco quindi che la spa potrebbe mettere tra i suoi obiettivi anche la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, opera che più volte il premier ha detto di ritenere utile e che, ha garantito, "si farà".

L'operazione Anas è però quella più ambiziosa, e viene seguita e incoraggiata da Palazzo Chigi. L'idea di fondo è quella di trasformare l'azienda delle strade in una sorta di contenitore sul modello di Terna. Terna

trasporta corrente elettrica, l'Anas trasporterebbe traffico. Come finanziare gli investimenti e la manutenzione? Ora è il Tesoro ad aprire il portafoglio, con il risultato che il sistema-strade è pagato dalla collettività. Nella nuova logica invece una parte delle accise che gravano sui carburanti finirebbe all'Anas, che avrebbe un incasso pressoché certo ogni anno, variabile solo in relazione ai consumi.

Non più a carico della collettività, quindi, ma solo di coloro che usano mezzi di trasporto (andrà studiato però un meccanismo per esentare dall'"accisa Anas" mezzi agricoli e navali); e soprattutto una sorta di assegno garantito capace di attirare investitori. Insomma una tariffa, come quelle che applica Terna. La parte di accisa di spettanza dell'Anas verrebbe calcolata dall'Autorità dei trasporti, calcolando la spesa operativa (Opex), quella di capitale (Capex), gli ammortamenti e la media pesata del conto capitale.

Sulla privatizzazione di Ferrovie invece Mazzoncini e il governo prendono tempo. Da un lato ci sono le condizioni incerte del mercato, dall'altro il nodo non risolto della rete. L'amministratore delegato è stato chiarissimo: lo scorporo della rete indebolirebbe la società, perché perderebbe 26 miliardi di patrimonio.

Si tratta del valore che viene attribuito all'insieme delle strutture che fanno circolare i treni, dai binari agli scambi, alla segnalazione. Qui a dettare la linea è il ministro Padoan, che è intenzionato a quotare la holding ma a mantenere pubblico il controllo della rete, scorporando quindi Rete Ferroviaria Italiana. L'ipotesi su cui si sta lavorando è di conferirla ad un soggetto pubblico terzo, lasciando la gestione alle Ferrovie.

