

Dal matrimonio tra Ferrovie e Anas nasce un carrozzone, non un gigante

Ponti, studioso dei trasporti: «Non c'è ragione tecnica né economica. È una nuova Iri»

di **GIANLUCA BALDINI**

■ Si chiuderà in settimana l'integrazione di Anas in Fs. Lo ha assicurato il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, **Graziano Delrio**. «Questa settimana» si chiude l'operazione, ha precisato a margine di un convegno all'università Luiss, aggiungendo che «abbiamo dato l'appuntamento per la fine dell'anno, quindi siamo veramente alle battute finali; incrociamo le dita», ha detto.

L'operazione dovrebbe dare vita a un colosso da 81.000 dipendenti e un fatturato di 10,5 miliardi di euro. Il polo Fs-Anas avrà una capacità di investimento pari a 8,1 miliardi di euro, un patrimonio netto totale di 41 miliardi e 50.000 chilometri di reti gestite. L'obiettivo dell'operazione è ridurre il gap infrastrutturale del Paese, generare economie di spesa e aumentare lo sviluppo internazionale.

Presentata in questo modo dal ministro **Delrio**, il matrimonio Fs-Anas sembra un portento ma, a ben vedere così non è. Come spiega **Marco Ponti**, docente emerito di economia applicata al Politecnico di Milano, all'interno del rap-

porto 2017 sulla mobilità presentato alla Camera dalla Società italiana di politica dei trasporti, «gli spostamenti sulla rete dell'alta velocità rappresentano l'1,6% del totale nazionale. In valore assoluto gli spostamenti su ferrovia sono aumentati dal 2000 al 2014 di 0,4 miliardi di passeggeri per chilometro, invece quelli su autobus di 9,4 miliardi».

L'Italia, insomma, continua ad essere una nazione che basa il suo trasporto più su gomma che non su rotaia. Le linee ferroviarie che funzionano sono solo quelle «verticali» che vanno da Nord a Sud (in particolare modo l'alta velocità), mentre quelle «orizzontali» da Est a Ovest continuano a essere obsolete e a binario unico. Su 100 spostamenti, dice **Ponti**, «il 4,4% avviene su bus/tram/metropolitane, l'1,3% su pullman, lo 0,9% su treno. Il resto con mobilità privata in cui domina incontrastata l'automobile».

Non si capisce dunque perché, nel Def 2017, 26 miliardi di euro, equivalenti a circa il 50% del costo complessivo di tutte le opere prioritarie, sono destinati a investimenti ferroviari. La distribuzione delle risorse prevista nel documento di economia e finanza, infatti,

non rispecchia la distribuzione effettiva della mobilità italiana.

Tutto parte dalla ristrutturazione a metà di cui è stato protagonista l'ex monopolista delle ferrovie italiane. Nel 2011 l'azienda cambia nome e diventa Ferrovie dello Stato italiane spa, una capogruppo con partecipazioni in circa 50 società.

Tra queste le più importanti sono: Rete ferroviaria italiana, che gestisce l'infrastruttura ferroviaria e il traghettamento dei convogli ferroviari nello Stretto di Messina col marchio Bluvia; Trenitalia, che gestisce il trasporto dei passeggeri; Mercitalia rail per il trasporto delle merci; Italferr che si occupa di progettazione e direzione lavori per nuovi appalti; Centostazioni per gestire e riqualificare 103 stazioni. Ma la lista è ancora lunga.

Grazie a questa riorganizzazione lo Stato ha la possibilità di ripianare più comodamente le perdite legate al sistema ferroviario. Segni meno dovuti a una struttura di costi ben maggiore rispetto a quella dei ricavi. Una riorganizzazione, insomma, con cui lo Stato permette alle Ferrovie un ripianamento attraverso le Regioni

per i collegamenti regionali e il trasporto pubblico locale.

Ma tutto ciò non è bastato a ridare solidità alle Ferrovie. Per questo si è deciso di procedere a una fusione sotto lo stesso tetto di Fs e Anas.

«L'assorbimento dell'Anas da parte di Ferrovie dello Stato italiane è particolarmente inquietante», ha sottolineato il professor **Marco Ponti** sul sito *formiche.net*. «Non ha alcuna giustificazione tecnica, né economica. Serve solo a creare una nuova Iri con una commistione tra politica ed impresa che speravamo davvero di non vedere più», sostiene. «La spiegazione è da ricercarsi nell'enorme cumulo di interessi organizzati che sta dietro al sistema ferroviario: costruttori, fornitori, sindacati, e management di nomina politica», dice. «Sprecare soldi pubblici crea molto più consenso che risparmiarli. Inoltre la politica trascura ancora di più la stragrande maggioranza di chi si muove, gli automobilisti, che vengono pesantemente tassati con le imposte sulla benzina più alte d'Europa», conclude.

Non sembra dunque ci siano reali necessità (se non politiche) per procedere alla fusione tra Fs e Anas. Ma governo pare non interessarsene più di tanto.