



Data: 02/08/2012

Testata giornalistica: Il fatto quotidiano

Chi paga il conto delle Ferrovie Le Fs replicano al Fatto: «Siamo un'azienda sul mercato, non monopolista e non sovvenzionata dallo Stato». Eppure continuano a costare al pubblico 6 miliardi all'anno

Gentile Direttore, nell'articolo pubblicato il 16 giugno, "Il conto dei pendolari", il professor Marco Ponti riporta una serie di imprecisioni. Fs Italiane ha risanato i bilanci non per incrementi dei corrispettivi pubblici per i servizi erogati a Stato e Regioni, corrispettivi che anzi sono diminuiti in termini reali di circa l'8% dal 2007 ad oggi, ma per decise politiche di riduzione dei costi (-20% in termini reali dal 2006 al 2011) e incrementi dei ricavi da mercato. Dimentica comunque Ponti che lo Stato non può più ripianare le perdite delle aziende ferroviarie. L'Azienda non è più monopolista da tempo. È sottoposta, nel settore merci, alla fortissima competizione della gomma, largamente sovvenzionata dallo Stato, e alla concorrenza di altre imprese ferroviarie che raggiungono quote di mercato del 50% sui mercati più profittevoli del Nord Italia. Nel settore passeggeri, poi, vale la pena di ricordare che l'Italia è l'unico paese al mondo in cui è stato consentito l'accesso di un competitor al mercato AV, quello più profittevole, senza nulla che i e d e r .

Trasporto regionale: il settore in Italia soffre da troppo tempo di risorse scarse e incerte e di un quadro regolatorio in continua mutazione. I ricavi unitari di Trenitalia (corrispettivi dalle regioni ricavi da traffico) sono meno della metà di quelli riconosciuti a SNCF (Francia) e DB (Germania). Per fare gare e attirare l'interesse di potenziali competitors, le Regioni devono avere la certezza della disponibilità delle risorse per la durata dei contratti; in Germania possono arrivare anche a superare i 22 anni! In Italia si "viaggia a vista", nella migliore delle ipotesi di anno in anno. Il mercato tedesco del trasporto regionale lo conosciamo bene: è talmente affidabile che abbiamo deciso di investirci acquistando la società oggi denominata Netinera Deutschland. Scambieremmo volentieri il nostro "monopolio" nazionale con il mercato tedesco. In Germania i Länder pagano le nostre fatture a un mese, in Italia alcune Regioni (come anche lo Stato stesso) sono in ritardo di anni. L'esperienza del Piemonte è sintomatica. A noi non risultano frotte di competitors pronti a partecipare alla gara. Se ne era presentato uno, sollecitato dalla Regione, che ha però declinato l'invito dopo aver verificato l'insufficiente sostenibilità dell'operazione. Ma aggiungiamo di più: la norma dell'affidamento dei servizi pubblici regionali tramite gara è alla sua seconda edizione in Italia. Non si chiede il Professore perché si è tornati indietro la prima volta? Le Ferrovie italiane non rappresentano più un problema di sostenibilità per il bilancio pubblico. Non da ultimo abbiamo rivendicato il nostro diritto di essere impresa anche nei confronti della committenza pubblica, fornendo servizi solo quando adeguatamente remunerati. La dott. Morgante ha il preciso dovere di difendere la sua azienda e io tenterò di rispondere alla sua lettera in pochi, sintetici punti.

1. Lo Stato certo non ripiana "a pie' di lista" i conti di Fs, ma in base a un contratto di programma, e Fs chiama per questo i sussidi "corrispettivi". Ma i nomi non cambiano la sostanza: quel contratto è arbitrario, ed è fatto tra il padrone e la propria azienda (un ben strano contratto!). Se lo Stato decidesse che per ragioni ambientali le tariffe dovessero essere più basse delle attuali, dovrebbe dare più soldi a Fs, o viceversa. Ma mai furono fatte simulazioni dell'impatto ambientale o sociale delle tariffe, a perfetta riprova dell'arbitrarietà dei trasferimenti.

2. Fs formalmente non è più monopolista, certo. Ma un'azienda che dopo 10 anni dalla "liberalizzazione" detiene ancora il 90% del fatturato del settore, come può essere definita? Super-dominante? E questo, con costi del personale molto più elevati di quelli del settore privato. Quindi, non sembra dominante per ragioni di

efficienza. 3. I concorrenti non pagano per i servizi sociali (passeggeri di lunga distanza) che Fs è costretta a fare: ma allora perché non li mette in gara, come chiedono a gran voce i suoi concorrenti? Di cosa ha paura se è così efficiente? 4. Servizi locali: risorse insufficienti? Ma queste risorse sono insufficienti a costi dati e tariffe date! Con tariffe analoghe alla media europea probabilmente sarebbero sufficienti. Dei costi abbiamo già detto, e comunque confrontarsi con altre imprese ferroviarie sostanzialmente monopoliste e pubbliche non porta lontano. Ma su un punto Fs ha ragione: le regioni non dovrebbero poter ricorrere a minacce legali (interruzione di servizio pubblico) se Fs non fa più i servizi non retribuiti. E questo vale anche per l'incertezza sulle risorse; tuttavia non è chiaro perché Fs partecipi a gare con risorse incerte...forse per buon cuore? O perché Fs e regioni sanno che alla fine qualcuno pagherà? La gara piemontese a cui mi riferivo era quella a "spezzatino", invisa giustamente al sindacato, al ministro allora in carica, e, mi risulta, anche a Fs. A quella gara, poi abolita, i partecipanti erano molti, e "pericolosi". 5. Infine, l'onere per lo Stato, sotto diversi titoli, è stato nel decennio passato di circa 6 miliardi all'anno: non sembra una cifra trascurabile, e credo che abbia contribuito all'attuale dissesto delle finanze pubbliche .

