

Cottarelli vuole tagliare 1,5 mld di trasferimenti alle Fs. In 20 anni generato il 12,5% del debito

MILANO - Non c'è solo il tema dello stipendio ai dirigenti pubblici a mettere su binari divergenti Mauro Moretti, ad delle Ferrovie, e il tandem Renzi-Cottarelli, premier e uomo dei tagli. Il vero problema del rapporto tra Ferrovie e Stato è quello dei trasferimenti diretti a sostegno del servizio e degli investimenti sulla rete. Non a caso il Commissario alla spending review punta a risparmiare 500 milioni dalla remunerazione dei dirigenti statali, ma è tre volte tanto (1,5 miliard) l'obiettivo di risparmi che Cottarelli auspica per il 2016 dalla "riduzione dell'eccesso rispetto all'Europa dei trasferimenti al trasporto ferroviario".

Un piano di riforme strutturali da presentare entro settembre dovrebbe delineare una graduale riduzione dell'accesso al sussidio attraverso l'efficientamento del gruppo ferroviario. A muovere l'uomo dei tagli è il fatto che i trasferimenti per esercizio e investimenti per chilometro eccedono del 55 per cento il livello europeo, come spiega accuratamente una delle famose slide consegnate al premier Renzi e al comitato interministeriale sulla revisione della spesa.

La slide di Cottarelli sui trasferimenti al settore ferroviario

Moretti, risanatore del bilancio delle Fs anche grazie al dimagrimento del personale, ha già messo le mani avanti sul tema, ricordando che i "contributi dello Stato per il trasporto regionale e universale", ovvero tutto quel servizio che non potrebbe reggere da solo senza la contribuzione dello Stato, "sono i più bassi d'Europa"; in effetti molte tariffe (sia per gli utenti che per gli operatori della rete) sono al di sotto del prezzo di costo. Ma questa scelta rientra nella volontà politica, fondamentale e condivisibile, di assicurare un servizio basilare a tutti i cittadini. Quello che sconvolge è il conteggio complessivo delle spese che le casse pubbliche hanno sostenuto nell'ultimo ventennio a favore delle Fs.

Lo hanno fatto due docenti di Scienza delle Finanze dell'Università Bicocca di Milano, Ugo Arrigo e Giacomo di Foggia, dal cui lavoro ha attinto a piene mani lo stesso Cottarelli. Dalla loro ricerca emerge che negli ultimi ventun'anni le Ferrovie dello Stato hanno ricevuto sostegno pubblico per 207,7 miliardi. Dal 1992 al 2012, cioè da quando hanno forma di Spa, il sostegno di parte corrente è stato di 85 miliardi. In questo percorso si registrano rimborsi per gli interessi pagati sul debito, aumenti di capitale e due choc: nel 1997 e nel 2006 lo Stato si è fatto carico rispettivamente di 31,2 e 13 miliardi di debiti in un colpo solo. Ma la parte più cospicua è arrivata con i finanziamenti in conto capitale: 5,8 miliardi annui di media, che portano le spese complessive (tra parte corrente e in conto capitale) appunto a 207,7 miliardi in vent'un anni.

Sia chiaro, l'approdo di questo calcolo non vuole essere lo stop al finanziamento da parte dello Stato di un servizio che deve restare universale. Ma è un dato di fatto che a stanziamenti superiori alla media, come mostra la tabella seguente attinta dallo studio, la performance generale del servizio è stata inferiore: in Italia si sono aggiunti 700 chilometri di alta velocità, 1200 in Germania, 1300 in Francia e 1600 in Spagna, mentre i passeggeri Fs sono diminuiti del 16%. In Germania, invece, sono cresciuti del 39% e in Francia del 45%.

Arrigo e Di Foggia stimano anche l'impatto sul debito pubblico della spesa ferroviaria, immaginando (tra varie metodologie) che quella in linea con gli standard europei sia stata coperta con la tassazione e quella eccedente a debito: così il contributo alla formazione dello stock di indebitamento "sarebbe stato dal 1992 ad oggi di 259 miliardi, di cui 143 derivanti da eccesso di sussidi e 116 da interessi pagati sul debito pubblico contratto per finanziarlo. La cifra di 259 miliardi corrisponde al 12,5% del debito pubblico italiano lordo 2013 ed al 13,3% del debito pubblico italiano netto".

