

L'inchiesta

Al via il gigante Ferrovie-Anas ma per ora con pochi risparmi

A giorni il parere dell'Antitrust, per Fs si spenderanno 40 milioni in meno ogni anno

ROBERTO RHO, MILANO

L'Iri dei trasporti, il campione nazionale delle infrastrutture, il nuovo colosso Fs-Anas vedrà ufficialmente la luce nei prossimi giorni, quando anche l'Antitrust darà l'ok alla fusione, o per meglio dire all'incorporazione dell'azienda pubblica delle strade nella holding delle ferrovie (e non solo). L'aumento di capitale da 2,86 miliardi è già stato deliberato a fine dicembre: per la girata delle azioni si attende soltanto il via libera dell'Authority. Nasce un gruppo da oltre 11 miliardi di fatturato, 8 di investimenti nel 2018 e 108 nei prossimi dieci anni, 81mila dipendenti, una rete infrastrutturale (somma di quella ferroviaria e stradale) di 44mila chilometri. Ma ha davvero senso la fusione ferrovie-autostrade? E' proprio vero che l'aumento delle dimensioni favorirà l'efficienza e si concretizzerà in vantaggi per gli utenti? Qual è il reale valore delle sinergie possibili? E quale la ratio di un'operazione dichiaratamente votata alla proiezione internazionale, quando le inefficienze (sia sulle ferrovie che sulle strade) sono ancora così evidenti entro i confini nazionali?

Il campione nazionale

In Europa hanno messo insieme strade e ferrovie soltanto Svezia e Portogallo, negli altri Paesi i gestori delle infrastrutture sono distinti. «Il mondo è grande e ha un enorme bisogno di infrastrutture - commenta Roberto Zucchetti, economista dei trasporti dell'università Bocconi - C'è bisogno di grandi player che abbiano energie, risorse finanziarie e l'appoggio dei governi. Ha senso creare un campione nazionale capace di andare all'estero a costruire infrastrutture. E ha senso mettere insieme strade e ferrovie: è sempre ingegneria civile, con gli stessi problemi di impatto sul territorio, rapporti con gli enti locali e ritorni di lungo termine».

Una tesi controversa, tant'è vero che Marco Ponti, economista del Politecnico di Milano, la pensa esattamente all'opposto: «L'operazione non ha alcuna giustificazione industriale, è costruita senza fondamenti economici e l'unica ratio è colorare la cartina geografica, come Berlusconi a Porta a Porta».

Le sinergie

Secondo il progetto delle Fs, il nuovo colosso «progetterà strade e ferrovie in modo integrato, riducendo gli extra costi e generando risparmi grazie allo sviluppo coordinato delle opere». Ulteriori benefici saranno la condivisione di «know how e tecnologie, anche per lo sviluppo di progetti innovativi come le smart road» e un migliore approccio alla manutenzione e alla sicurezza della rete. Il punto di partenza sono i circa 10mila chilometri di ferrovie e strade che corrono affiancate. Fs stima che «la sola gestione integrata delle infrastrutture produrrà in dieci anni risparmi operativi non inferiori a 400 milioni di euro». L'equivalente di 40 milioni all'anno: non un granché. «Sinergie tutte da dimostrare - dice Marco Ponti - E comunque la teoria economica e anche il buon senso dicono che le imprese regolate dovrebbero avere le "minime dimensioni efficienti" affinché non acquisiscano troppo potere rispetto al regolatore pubblico». Nel caso specifico, l'Authority dei trasporti.

L'interesse degli utenti

Alcune delle critiche più acuminata al piano industriale Fs e all'incorporazione dell'Anas si concentrano sull'opportunità di inseguire l'obiettivo delle dimensioni e dell'internazionalizzazione quando invece gli utenti dei treni continuano a lamentare inefficienze, ritardi e il disagio di viaggiare (con l'eccezione dell'alta velocità) su mezzi spesso datati se non addirittura fatiscenti. Allo stesso modo era stata

auspicata da diverse voci l'opportunità per le Fs - prima dell'annessione di Anas - di assorbire le 62 ferrovie concesse ancora autonome il cui degrado o ritardo tecnologico, soprattutto al Sud, causa disservizi quotidiani (in alcuni casi recenti perfino incidenti gravissimi). Allo stesso modo non ci sarebbe alcuna garanzia che l'incorporazione in una conglomerata dalle grandi dimensioni accresca l'efficienza dell'Anas, che ha una storia anche recente di farraginosità nella gestione e lentezze nella manutenzione e negli investimenti.

La risposta delle Fs è che la gestione unitaria garantisce anche alle controllate gli stessi standard di buona amministrazione che hanno sensibilmente migliorato i conti dei treni. E che la contaminazione delle nuove tecnologie alle infrastrutture che sono più indietro non potrà che avvantaggiare gli utenti. All'Anas dovrebbe giovare anche l'uscita dal perimetro della Pubblica amministrazione, che renderà più flessibile la gestione dell'azienda.

La concorrenza

Se è vero, com'è vero, che la concorrenza favorisce l'efficienza nella gestione e genera vantaggi per gli utenti, la costruzione di un gigante (in qualsiasi settore, a maggior ragione in quello dei trasporti così sensibile per la vita quotidiana degli italiani e delle imprese) va nel senso esattamente opposto. «Più aumentano le dimensioni, più



Peso: 56%

diminuiscono le possibilità che qualcuno decida di fargli concorrenza - chiosa Ponti - Chi si mette contro un colosso di tal fatta?». «Le dimensioni contano e qualsiasi cosa grande facciamo in Italia è sempre più piccola dei competitor internazionali - replica Zucchetti - Se le nostre aziende diventeranno più grandi e capaci di stare sul mercato i ricavi cresceranno, si svincoleranno dalla dipendenza dal bilan-

cio pubblico, potranno investire di più e creare vantaggi per gli utenti».

Somiglia un po' a un libro dei sogni, ma la prova dei fatti comincia subito, questione di giorni.

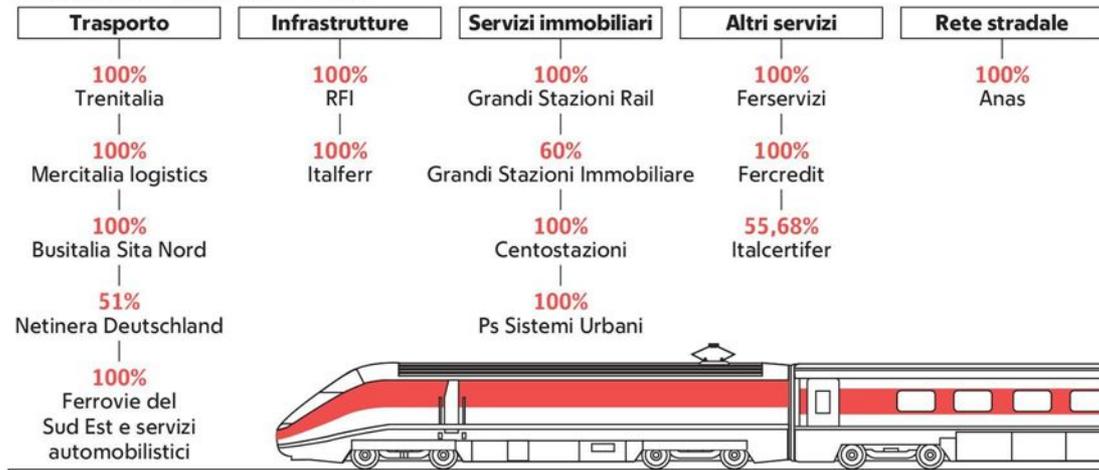
La galassia delle Ferrovie

Non solo treni e binari, ma anche aziende di logistica, società di servizi e in futuro l'Anas. In crescita i ricavi da attività internazionali

Tesi opposte sull'intesa Zucchetti (Bocconi): servono grandi player Ponti (Politecnico): sinergie da dimostrare

I numeri

Le attività di Ferrovie dello Stato



Rete infrastrutturale (ferrovie più strade)	44.000 Km	Investimenti totali (2018)	8 miliardi
Veicoli su gomma/anno	2,3 miliardi	Capitale investito	50 miliardi
Passeggeri su ferro/anno	750 milioni	Risparmi operativi previsti in 10 anni	400 milioni
Dipendenti del gruppo Fs-Anas	81.000	Ricavi da attività internazionali	Da 1 (oggi) a 4,2 mld (2026)
Fatturato aggregato	11,2 miliardi		



Peso: 56%