

# Le Ferrovie producono 86 miliardi di debito pubblico anche se l'ad Mauro Moretti lo nega

*ben 86 miliardi, è costituito proprio dagli aiuti di Stato a favore di Ferrovie, aiuti per altro generalmente vietati dall'Unione Europea. Tra i protagonisti troviamo di nuovo lui: il Treno ad Alta Velocità (Tav). La ricerca integrale dei professori Ugo Arrigo e Giacomo Di Foggia del Dipartimento di scienze economiche aziendali è [scaricabile qui](#).*

**di Daniele Martini\***

Per gli aiuti alle ferrovie l'Italia non ha rivali. Tutti i paesi da un po' più a un po' meno distribuiscono sussidi alle aziende dei treni: è una pratica tollerata dall'Europa che, pur avendo strategicamente scelto di proibire o ridurre di molto le sovvenzioni pubbliche alle imprese, in pratica fa un'eccezione per il trasporto su ferro. Qui da noi, però, la prodigalità statale nei confronti delle ferrovie raggiunge livelli record nonostante le drammatiche ristrettezze di bilancio. In dieci anni, dal 2001 al 2010, dalle casse pubbliche sono usciti la bellezza di 86 miliardi e mezzo di euro con destinazione Fs, compresi gli oltre 13 miliardi di debiti contratti nel 2007 dallo Stato (il ministero del Tesoro) per l'Alta velocità. Alle Ferrovie italiane sono stati trasferiti 35 miliardi in più rispetto alla media delle aziende pubbliche ferroviarie dell'Europa occidentale.

Se quei 35 miliardi fossero stati risparmiati, lo Stato non avrebbe dovuto sobbarcarsi la relativa uscita per gli interessi sul debito pubblico che, grazie anche allo spread negativo con la Germania, ha incrementato la spesa statale di

altri 15 miliardi facendo salire a 50 miliardi di euro la differenza tra aiuti italiani ed europei alle ferrovie. Questa cifra schizza addirittura a 60 miliardi di euro se si considera anche il periodo 2010-2013, quello in cui gli aiuti di Stato ai treni non sono stati ancora ufficialmente notificati all'Unione europea. La conclusione è che, mentre le Ferrovie di Mauro Moretti continuano a esibire splendidi utili di bilancio, un pezzo non irrilevante del mostruoso debito pubblico italiano è proprio una conseguenza dello straordinario impegno statale a favore dei treni.

Dal 2007 in poi gli aiuti alle ferrovie risultano notevolmente più sostanziosi rispetto ai trasferimenti concessi in varie forme a tutti gli altri settori economici messi insieme. Solo nel 2010, per esempio, le sovvenzioni al trasporto ferroviario italiano hanno succhiato circa il 60 per cento del totale degli interventi statali. In rapporto all'estensione della linea ferroviaria, gli aiuti pubblici nel quadriennio più recente disponibile (2007-2010) sono stati in Italia pari a 457 mila euro per chilometro, il 57 per cento in più rispetto alla media della vecchia Europa a 12. Considerando che ogni linea può essere ad un binario solo o a più binari, se il calcolo si fa sugli effettivi chilometri in esercizio, la differenza tra il sussidio medio italiano e quello europeo risulta ancora più marcata: più 90 per cento circa, 317 mila euro per ogni chilometro contro 167 mila euro. Se invece si considerano i passeggeri e le merci trasportate, il divario è del 59 per cento. Sull'eccezionale performance di spesa italiana non influiscono in modo determinante le uscite per costruire l'Alta velocità.

A queste puntuali e sorprendenti conclusioni arriva un dettagliato studio dei professori Ugo Arrigo e Giacomo Di Foggia del Dipartimento di scienze economiche aziendali dell'università milanese Bicocca. Una ricerca consultata in anteprima dal Fatto Quotidiano e di sicuro interesse per l'Antitrust, il commissario per la spending review, Carlo

Cottarelli, e l'Unione europea a cui sarà consegnata dagli autori. Spulciando i dati delle imprese ferroviarie e le tabelle dei bilanci statali, i due studiosi hanno messo a confronto la politica dei trasferimenti pubblici a favore dei treni in tutto il continente. Con un'attenzione particolare all'Italia dove il fenomeno è rilevante e dove da qualche anno i binari sono aperti alla concorrenza sull'Alta velocità e nel trasporto merci. Ai privati lo Stato non concede ovviamente alcun aiuto e sarebbe assurdo lo facesse. Mentre le Ferrovie di Moretti sostanzialmente negano di essere beneficiarie di sovvenzioni sostenendo che i fondi pubblici ricevuti sono solo corrispettivi a copertura dei costi per i servizi resi sulle lunghe percorrenze, i regionali e i convogli pendolari. Idem per le merci.

A dispetto dell'entità eccezionale dei trasferimenti statali, quei servizi ferroviari risultano però in genere estremamente carenti. Le Ferrovie negano pure che tutte quelle risorse pubbliche possano alterare la concorrenza perché non vanno a beneficio né dell'Alta velocità né del settore merci. Il punto, però, è che dai bilanci Fs è praticamente impossibile analizzare i flussi delle diverse aree di business e solo da poco è stata istituita un'Autorità terza di vigilanza per i trasporti che al momento non ha ancora fatto sentire la sua voce.

*\* Articolo apparso su "Il Fatto Quotidiano" del 18 dicembre 2013 con il titolo "Lo Stato ha dato a Fs 86 miliardi in dieci anni"*