



[www.lavoce.info](http://www.lavoce.info)

[Infrastrutture e Trasporti](#) / [Concorrenza e Mercati](#)

## FS: QUI L'INFORMAZIONE DERAGLIA

di [Andrea Boitani](#) e [Carlo Scarpa](#) 15.05.2009

*La campagna di comunicazione di Fs racconta che oggi le "Ferrovie dello Stato oggi non gravano più sulla collettività". La verità è che Fs resta l'ultimo monopolista non regolato. Dal 2000 in media ha ricevuto in conto corrente circa 3 miliardi di euro all'anno da Stato e Regioni. Oltre naturalmente ai contributi in conto capitale per la realizzazione della rete ad alta velocità. Quanto ai biglietti low cost, si tratta di una vera presa in giro. L'aumento dei prezzi non serve a coprire costi che sono comunque dello Stato. Serve solo a far quadrare un bilancio.*



Su alcuni giornali **Fs** lancia la campagna di comunicazione sul bilancio del 2008, purtroppo prima che il bilancio sia reso pubblico. Ma questa campagna di comunicazione grida veramente vendetta, almeno su due fronti: i contributi pubblici che Fs tuttora riceve copiosi e i prezzi che pratica.

### I SOLDI PUBBLICI: UN POZZO ANCORA SENZA FONDO

Fs scrive che "Le Ferrovie dello Stato oggi non gravano più sulla collettività". La verità è che dal 2000 in media Fs ha ricevuto in conto corrente **circa 3 miliardi di euro all'anno** da Stato e Regioni, e il 2008 non è tanto diverso. Il bilancio di Fs è oggi in utile grazie a questi **soldi pubblici**. A



www.lavoce.info

proposito: era stato in utile anche dal 2001 al 2003, sempre per le stesse ragioni.

È uno scandalo? In linea di principio no. In Italia si è deciso da parecchi anni che su alcuni servizi nazionali e regionali il prezzo del biglietto non dovesse coprire i costi, al fine di favorire il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma. La differenza tra costi e prezzi deve essere coperta dalla fiscalità generale. Nessuno scandalo, ma perché negarlo?

In tali condizioni, avere delle perdite di bilancio significa avere ricevuto trasferimenti troppo bassi oppure, ma questo a Fs non fa piacere sentirlo, aver avuto costi troppo alti. Chi assicura il contribuente italiano che la differenza tra costi e prezzi sia la minima possibile, cioè che il nostro operatore ferroviario operi ai minimi costi possibili? Nessuno lo assicura, naturalmente. Ma è bene ricordarlo quando leggiamo i paginoni pubblicitari di Fs.

Oltre tutto, i soldi di cui abbiamo parlato non sono i soli che Fs riceve. Ci sono anche i contributi in conto capitale, i prestiti a tasso agevolato, i conferimenti di capitale da parte dello Stato in quanto azionista, e altro ancora; tanti contributi giustificati soprattutto, ma non solo, dalla realizzazione della rete ad **alta velocità**, i cui costi gravano sulla collettività pur passando attraverso il bilancio di Fs. Per esempio, nel 2007, lo Stato per gli investimenti ha trasferito a Fs altri **4,2 miliardi** di euro. Quando vedremo le cifre del 2008 sappiamo già che non saranno troppo diverse.

Dicono che le Fs “non gravano più sulla collettività”? I commenti specifici li faremo non appena usciranno i bilanci ufficiali. Qui, comunque, non stiamo discutendo se i soldi trasferiti a Fs siano troppi o troppo pochi. Stiamo additando il fatto che Fs ha avviato una **campagna di comunicazione** abbondantemente **ingannevole**, campagna i cui costi – pro quota – gravano anche sugli ingannati, cioè i contribuenti.

## L'ULTIMO MONOPOLISTA NON REGOLATO

Il secondo tema è quello del costo dei **biglietti**. Su quelli regionali e su pochissimi servizi nazionali il prezzo è determinato da una contrattazione tra Fs e diverse autorità pubbliche. Per il resto (Intercity, Eurostar), Fs si sente libera di fare quello che vuole, e nessuno le dice nulla. Se questo sia corretto o meno, dipende da un sistema di norme poco chiaro, pensato per un mondo nel quale le Fs dipendevano in modo molto stretto dal governo, tanto che non c'era bisogno di regole scritte e trasparenti. Era comunque ovvio che nulla si sarebbe mosso senza l'assenso dell'autorità pubblica.

Questo mondo non c'è più. Fs è ormai uno staterello nello Stato, gode di sostanziale autonomia rispetto a un potere politico sempre più debole. Intendiamoci, nessuna nostalgia per il pesante clientelismo del passato (che forse in realtà rimane anche oggi) ma se il potere politico facesse il suo mestiere e almeno intervenisse sulle questioni strettamente “Politiche” (con la P maiuscola) sarebbe meglio. Di recente, poi, Fs ha fatto registrare un buon successo (dal suo punto di vista). Ad esempio, la maggioranza dei parlamentari italiani si è convinta che era bene garantire alla stessa Fs un bel prolungamento della **durata dei contratti di servizio** regionali in essere o ancora da sottoscrivere: si passa da un massimo di 9 anni a un minimo di 12 (6 rinnovabili per altri 6). Poi, Fs ha convinto un manipolo di parlamentari a proporre una deroga alle norme che prevedono l'**affidamento tramite gara** degli stessi servizi ferroviari regionali. Deroga resa giuridicamente possibile grazie a un regolamento europeo (1370/2007), fortemente voluto dagli interessi costituiti



[www.lavoce.info](http://www.lavoce.info)

franco-tedeschi, a cui gli italiani si sono accodati di buon grado. E così Fs è e rimarrà di fatto un monopolista per il traffico passeggeri (e anche nelle merci non c'è gran concorrenza) e fa i prezzi e le politiche di prodotto di un monopolista interessato solo ai suoi profitti (fatti salvi i servizi regionali, per i quali le tariffe sono decise dalle Regioni... per ora).

## LA PRESA IN GIRO CONTINUA

Uno stato di cose a dir poco irritante. E le ragioni di irritazione sono due. La prima è l'assenza o la presenza fin troppo servizievole della politica. Da anni si parla di avere nei trasporti, come già nell'energia, regole chiare e un regolatore indipendente. E nessuno lo fa. Non il passato governo, che pure lo aveva scritto a chiarissime lettere nel suo programma, non quello attuale, che non pare nemmeno interessato alla cosa.

La seconda è, di nuovo, il fatto che Fs prenda per il fondelli la gente. Sempre nella sua campagna di comunicazione, sbandiera i "biglietti *low cost*". Ma stiamo scherzando? Prima si sopprimono i treni a basso costo. Poi si fanno esplodere i prezzi anche degli Eurostar. E infine si fa uno sconto su questi prezzi, e si chiama tutto ciò "un biglietto *low cost*". Per favore...

Si dirà: ma il servizio è molto migliore perché ora siamo ad alta velocità. Vero: peccato che l'intero costo dell'Alta velocità sia direttamente a carico dello Stato. L'**aumento del biglietto** non serve a coprire costi che sono comunque dello Stato. Serve solo a far quadrare un bilancio.

Care Fs, siete monopolisti. Non avete davanti alcune regole chiare. Non avete davanti un sistema politico degno di questo nome, e quindi fate quello che volete. Ma almeno non aggiungete le beffe al danno...

Foto tratta dall'archivio fotografico delle Ferrovie dello Stato