

FS viaggia più veloce con i contributi statali

di Andrea Giuricin

A dicembre la linea ad alta velocità raggiungerà un obiettivo importante: in sole tre ore sarà possibile andare dal centro di Milano al centro di Roma. Il merito è soprattutto della conclusione dei lavori sulla linea ad alta velocità. Tale infrastruttura, terminata con molti anni di ritardo e con costi circa tre volte superiori a quelli francesi e spagnoli,¹ permetterà di collegare più velocemente tutto il Paese.

Proprio a causa di ciò, è importante sfruttare appieno le opere infrastrutturali realizzate. Perché questo accada, occorre aprire realmente il trasporto ferroviario alla concorrenza. Ma questo presuppone – oltre a una serie di riforme, tra cui la separazione di Trenitalia da RFI – la soluzione di un grande problema: l'enorme dipendenza del bilancio di Ferrovie dello Stato e di Trenitalia dai sussidi e dai contributi pubblici.

Senza uscire da questo vicolo cieco, i nuovi operatori non potranno competere liberamente, senza alcuna distorsione. È quindi importante capire quale sia la reale situazione delle ferrovie. Per farlo, occorre guardare i bilanci.

Trenitalia va a sussidi

Il bilancio di FS Holding è migliorato di oltre 2 miliardi di euro in tre anni. Un risultato eccezionale. Forse troppo.

Questo cambiamento è stato in gran parte dovuto ad un incremento dei ricavi che hanno visto passare da oltre 8,6 miliardi di euro del 2006 a circa 10,2 miliardi di euro nel 2008.

Questo dato potrebbe essere molto positivo, senonché:

- I contributi e i sussidi da parte dello Stato non fossero aumentati di circa 870 milioni di euro.
- Vi è stata una modificazione contabile, con l'entrata della manutenzione di secondo livello come voce di ricavo d'incrementi d'immobilizzazioni.

Dal lato dei costi vi è stata una sostanziale stabilità e questo dato è da ascrivere alla diminuzione del costo del personale. L'effettiva diminuzione dei dipendenti è stato certamente un miglioramento di gestione, ma esso deriva dal piano industriale deciso dall'amministrazione Cimoli del 2006.

¹ L'alta velocità francese si caratterizza da una rete che non può accogliere treni merci. Questo è uno dei motivi, ma non il più importante, del maggior costo dell'infrastruttura italiana.

Andrea Giuricin è assistente presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

Gli oneri straordinari per questa ristrutturazione, che tuttavia Moretti è riuscito ad attuare, sono rientrati nel bilancio del 2006 ed è anche per questa ragione che vi sono stati 900 milioni di differenza tra l'anno 2006 e il 2008 proprio in questa voce del conto economico.

Il miglioramento dei proventi e degli oneri straordinari deriva anche da un pagamento una tantum fatto dallo Stato a Trenitalia e questo significa solo una cosa: maggiori contributi pubblici.

Il tema dei sussidi e dei contributi dati a Ferrovie dello Stato e a Trenitalia è essenziale, poiché nel momento in cui si vuole aprire alla concorrenza è necessario introdurre un sistema trasparente per l'assegnazione di questi.

Attualmente invece il valore in termini monetari dei soldi dati dallo Stato all'azienda pubblica dipende dalla capacità di richiesta dei manager della società e in questo, Mauro Moretti amministratore delegato di FS, è stato certamente molto abile.

Offerta Stabile con più contributi e sussidi

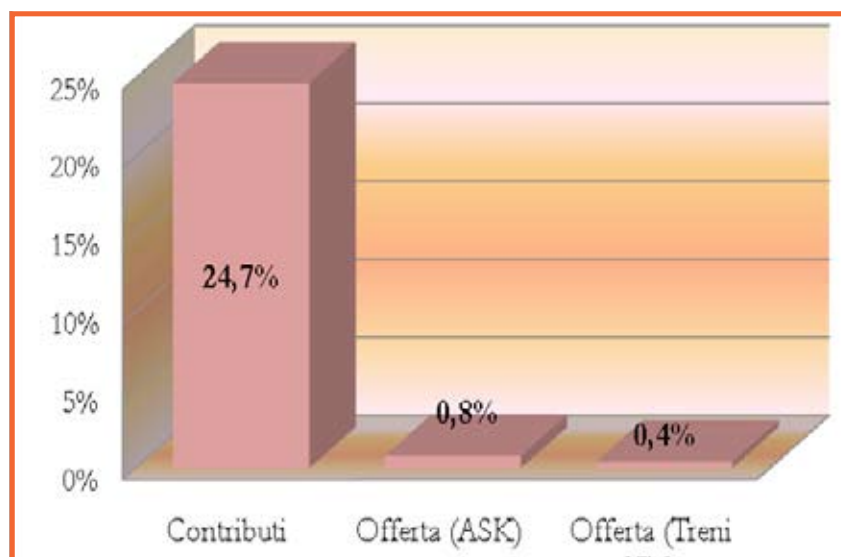
L'abilità è possibile vederla da dei semplici dati derivanti dal bilancio aziendale. In particolare, se si comparano i dati dei contributi con quelli dell'offerta (di Trenitalia) si vede un andamento molto differente.

Il grafico seguente mette in relazione l'andamento dei contributi e sussidi ricevuti da Ferrovie dello Stato nel triennio 2006-2008 con il corrispettivo dell'offerta, sia in termini di posti chilometro offerti che in treni chilometri.

I contributi sono cresciuti di quasi il 25 per cento, mentre l'offerta è stata sostanzialmente stabile. La differenza nell'andamento tra le variabili considerate è evidente ed è preoccupante. I contribuenti pagano sempre più Trenitalia a fronte di un'offerta stabile.

FIGURA 1

Variazione dei contributi e dell'offertas FS dal 2006 al 2008



Si potrebbe obiettare che magari i contributi e i sussidi sono legati non tanto all'offerta, quanto alla domanda. La tabella seguente evidenzia sia i dati dell'offerta che quelli della domanda tra il 2006 e il 2008.

TABELLA 1

Totale passeggeri Trenitalia

Anno	2006	2007	2008	Differenza 2006-2008 (Valore Assoluto)	Differenza 2006-2008 (in %)
RPK (mln)	46439	45881	45700	-739	-1,59%
Treni KM	266533	268224	267616	1083	0,41%
LF	39,77%	38,49%	38,83%	-0,94%	-2,36%
ASK (mln)	116773	119215	117684	911	0,78%

L'offerta, come evidenziato precedentemente è cresciuta, seppur in maniera lieve (meno dell'1 per cento), mentre la domanda è stata in calo di circa l'1,6 per cento.

Nel complesso il *load factor* di Trenitalia è sceso del 2,4 per cento, peggiorando una situazione già difficile. Infatti il fattore di riempimento è inferiore al 40 per cento, quando nel trasporto aereo è quasi sempre superiore al 70 per cento (80 per cento per le compagnie *low cost*).

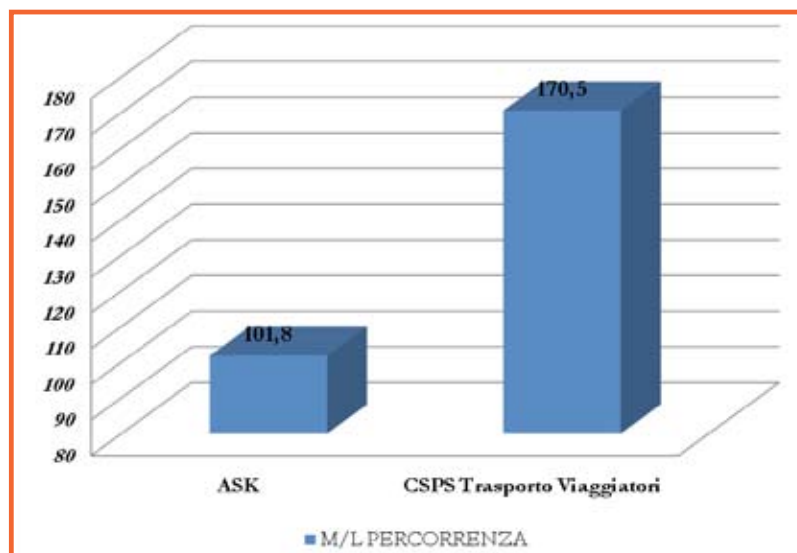
Media e lunga percorrenza: il salto dei contributi e dei sussidi

È possibile distinguere il mercato di Trenitalia, l'operatore dominante, in servizio regionale e servizio di media lunga percorrenza. In questo modo è poi possibile comparare il livello di contributi e sussidi pubblici.

Il grafico seguente compara l'andamento dell'offerta di posti chilometri nel settore a media lunga percorrenza con l'andamento dei contributi Statali per il pubblico servizio.

FIGURA 2

Andamento offerta e sussidi per la M/L PERCORRENZA dal 2006 al 2008



Si evidenzia che i contributi Statali tra il 2006 e il 2008 sono aumentati di circa il 70 per cento, a fronte di un incremento di meno del 2 per cento dell'offerta. Si denota quindi un'enorme differenza tra contributi Statali e offerta di servizio pubblico. La risposta di Ferrovie dello Stato a questo ragionamento è quello che in Italia i contributi in Italia sono tra i più bassi in Europa, in particolare con riferimento a Germania e Francia. Que-

sto è certamente vero, ma non è un caso che siano proprio Germania e Francia gli Stati che meno vogliono la liberalizzazione del trasporto ferroviario in Europa.

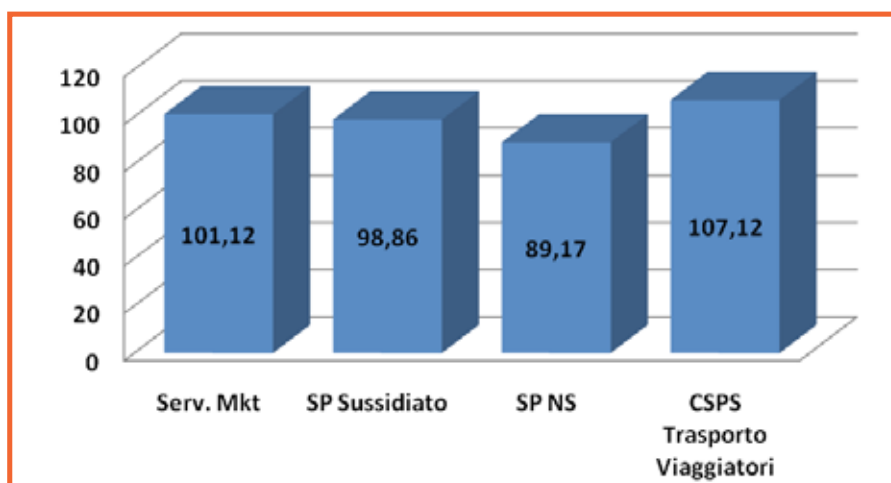
E se si prende l'esempio di un mercato liberalizzato come la Gran Bretagna? In questo caso si noterebbe che i livelli italiani di sussidi e contributi erano superiori a quelli britannici già nel 2007, poiché le compagnie operano con maggiore efficienza nel mercato competitivo.

La domanda da rivolgere a FS è questa: perché prendere ad esempio i mercati più inefficienti?

Anche nell'ultimo anno i contributi Statali per il Pubblico Servizio sono cresciuti del 7 per cento a fronte di un mercato sostanzialmente stabile come mostra il grafico successivo.

FIGURA 3

Andamento trasporto passeggeri M/L (2008/2007)



Si evidenzia che la domanda di trasporto ferroviario a lunga media percorrenza di mercato è aumentata nel 2008, nonostante la crisi e soprattutto grazie al "FrecciaRossa".

Questa tipologia non necessita di contributi Statali e dunque è bene esaminare la domanda il servizio pubblico (SP). Quella che Trenitalia definisce sussidiata è diminuita di circa l'un per cento, mentre quella che è chiamata la domanda di servizio pubblico non sussidiata (SP NS) è diminuita di quasi l'11 per cento.

La domanda di servizio pubblico è dunque diminuita, mentre i contributi statali per il servizio pubblico sono aumentati di oltre il 7 per cento. Questo è il quadro nella media lunga percorrenza.

Trasporto regionale: poca concorrenza e molti sussidi

La situazione non cambia nel trasporto regionale. Nell'ultimo anno l'offerta è diminuita di quasi l'un per cento, mentre i contributi di servizio pubblico degli Enti Pubblici territoriali (principalmente le Regioni) sono cresciuti di oltre 4 punti percentuali.

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha evidenziato di come manchi una concorrenza nelle gare per l'assegnazione del servizio regionale.

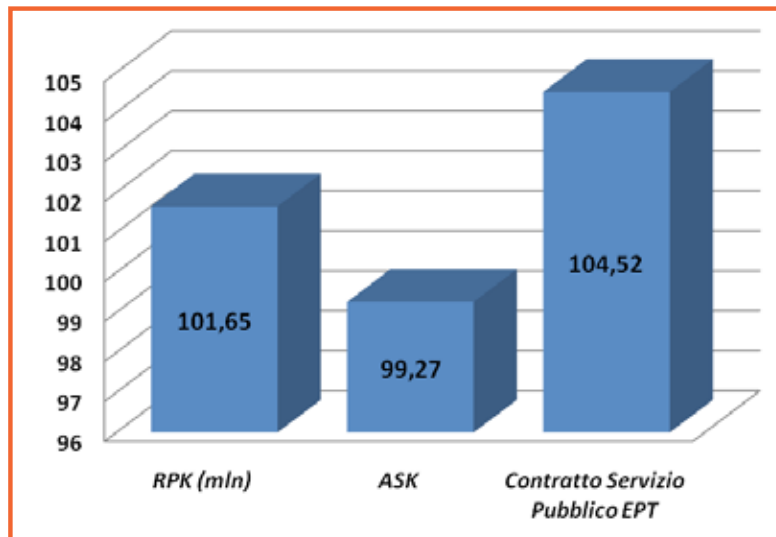
Addirittura in una legge del 2009 sono stati stanziati centinaia di milioni di euro per il trasporto regionale con la clausola che il servizio fosse prestato da Trenitalia.

Questa è concorrenza?

Il grafico successivo evidenzia l'andamento della domanda (RPK), dell'offerta (ASK) e dei contributi derivanti dal contratto di servizio pubblico con gli Enti Pubblici Territoriali (EPT).

FIGURA 4

Andamento trasporto regionale (2008/2007)



Il grafico illustra inoltre un leggero miglioramento della domanda di servizio pubblico regionale, comunque percentualmente inferiore alla crescita dei contributi.

Se si confronta il dato del 2008 con quello del 2006 invece si denota anche un'offerta stabile e dei contributi in aumento di oltre il 28 per cento, come mostra il successivo grafico.

FIGURA 5

Andamento offerta e sussidi per il TRASPORTO REGIONALE dal 2006 al 2008



Il trasporto ferroviario italiano soffre di poca competizione e di un eccessivo peso del settore pubblico tramite i contributi e i sussidi che ogni anno lo Stato versa all'azienda monopolista.

Il cambiamento nella gestione dell'azienda pubblica Trenitalia purtroppo deriva principalmente da un aumento della presenza dello Stato.

È necessario aprire realmente il settore alla competizione, dando uguali possibilità di competizione a tutti gli operatori che volessero entrare.

Separare Trenitalia da RFI è il primo semplice passo che il Governo dovrebbe attuare; una tale misura inoltre non avrebbe alcun costo economico e permetterebbe agli operatori entranti di avere minor incertezze nell'investimento.

Nel settore ferroviario occorre dunque liberalizzare e non prendere esempio da mercati monopolistici come quello tedesco e francese.

IBL Focus

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.